22 LIPCA
ŚWIĘTO ODRODZENIA POLSKI

SKRZYDLATA POLSKA

NR 29 (889) ● 21. VII. 1968 ● ROK XXIV/XXXVIII ● CENA 2 ZŁ



Foto: J. TOBOLSKI

Pod protektoratem premiera Józefa Cyrankiewicza centralne obchody Święta Lotnictwa w Krakowie

PREZES Rady Ministrów Józef Cyrankiewicz przyjął delegację miasta Krakowa — I sekretarza KW PZPR Czesława Domagałę i przewodniczącego Prezydium MRN Zbigniewa Skolickiego, jak również delegację lotnictwa — dowódcę Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego i prezesa Aeroklubu PRL — Stefana Antosiewicza, w sprawie organizacji obchodów Święta Lotnictwa w 1968 r. Uroczystości te odbędą się pod protektoratem Prezesa Rady Ministrów w Krakowie w dniu 1 września br.

Program uroczystości Święta Lotnictwa przewiduje m. in.:

31 SIERPNIA br. odbędzie się w godzinach popołudniowych akademia lotnicza, z udziałem przedstawicieli władz państwowych i politycznych.

1 WRZEŚNIA odbędzie się na Błoniach Krakowskich wielki wiec mieszkańców Krakowa oraz województwa krakowskiego (w godz. 10.00 do 12.00). O godzinie 14.00 tego dnia na lotnisku w Rakowicach nastąpi uroczyste otwarcie wystawy lotniczej zorganizowanej przez Muzeum Lotnictwa. Wystawa będzie czynna dla zwiedzających do 30 września br. O godzinie 15.00 rozpoczną się centralne pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego i sportowego.

MISTRZOSTWA WP W SPADOCHRONIARSTWIE

Dnia 9 lipca br. na lotnisku podwrocławskim rozpoczęły się VII z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego. Otwarcia mistrzostw dokonał przewodniczący Komitetu Organizacyjnego płk dypl. Jan Stachurski. W tym samym dniu zawodnicy przystąpili do rozegrania pierwszej konkurencji, którą były skoki grupowe z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Pierwsze miejsce zajęła drużyna Śląskiego Okręgu Wojskowego (1921,2 pkt). Najlepszym skoczkiem w tej konkurencji okazał się kpr. podch. Wojciech Soleżyński ze Śląskiego OW (497,1 pkt).

W mistrzostwach startują dwie drużyny Śląskiego OW, dwie drużyny Warszawskiego OW, drużyna Pomorskiego OW, Wojsk Lotniczych oraz Wojsk OPK.

MIĘDZYNARODOWY SUKCES POLSKICH MODELARZY

W dniach 4—6 lipca br. odbyły się w Friedesdorf zawody modelarskie o mistrzostwo Niemieckiej Republiki Demokratycznej, z udziałem zawodników z Bułgarii, CSRS, NRD, Polski i ZSRR. Wielki sukces w tych zawodach uzyskał Polak Jerzy Krzemiński, który zdobył 1 miejsce w klasie modeli z napędem mechanicznym F1C. W klasie modeli z napędem gumowym Jerzy Kosiński zajął 5 miejsce.

„JASKÓŁKA" — PIERWSZY WSPÓLNY SPUTNIK KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

JUŻ w 1969 r. kraje socjalistyczne we współpracy ze Związkiem Radzieckim planują wysłanie w Kosmos własnego sztucznego satelity. Otrzymał on nazwę „Jaskółka". Będzie dziełem instytutów naukowych i przemysłu Związku Radzieckiego, Polski, Czechosłowacji i NRD. Jego zadaniem będzie badanie Słońca.

Natomiast w latach 1969—1970 wysłane zostaną w Kosmos pierwsze sztuczne satelity Ziemi z aparaturą skonstruowaną przez uczonych ośmiu krajów socjalistycznych (Bułgaria, Czechosłowacja, Mongolia, NRD, Polska, Rumunia, Węgry, ZSRR). Wiadomość o tym podała „Komsomolska Prawda", nawiązując do zakończonej niedawno w Moskwie narady roboczej grupy uczonych krajów socjalistycznych, specjalizujących się w zagadnieniach fizyki kosmicznej.

Na naradzie przedyskutowano również problemy organizacyjne i naukowo-techniczne, związane z udziałem uczonych krajów socjalistycznych w pracach nad sputnikami radzieckimi, które wysłane zostaną w przestrzeń w latach 1968—69. Po tym wstępnym etapie współpracy uczonych krajów socjalistycznych z uczonymi radzieckimi, nastąpi wysłanie właściwych satelitów „kosmicznej ósemki" przy pomocy radzieckich rakiet nośnych. Na naradzie rozpatrzono program tych eksperymentów.

2 500 SKOKÓW STEFANA CZERWONKI

Dnia 30 czerwca br. na lotnisku szkolnym w Dęblinie Zasłużony Mistrz Sportu Stefan Czerwonka jako pierwszy w Polsce wykonał 2 500 skok ze spadochronem z samolotu.

Szesnaście lat temu, w maju 1952 roku, Stefan Czerwonka wykonał pierwszy skok ze spadochronem. Po ukończeniu kursu instruktorskiego pracował początkowo w Wojskach Lotniczych, a następnie w spadochroniarstwie sportowym, przy czym w latach 1957—1967 zatrudniony był w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie. Wielokrotnie uczestniczył w mistrzostwach Polski, zdobywając dwukrotnie tytuł mistrzowski (1963 i 1967), startował także w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, ustanowił wiele rekordów krajowych w skokach pojedyńczych i grupowych, w tym wyrównał rekord międzynarodowy (0,00 m).

Rok temu, 7 kwietnia 1967 r. Stefan Czerwonka wykonał 2 000 skok spadochronowy w Krośnie. Z tej okazji otrzymał odznakę i tytuł Zasłużonego Mistrza Sportu.

W roku ubiegłym Stefan Czerwonka przeszedł do pracy w Wojskach Lotniczych i aktualnie w stopniu sierżanta pracuje jako instruktor spadochronowy w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Jest instruktorem sekcji spadochronowej WKS „ORLĘTA", powstałej zaledwie przed rokiem i afiliowanej do Aeroklubu Radomskiego. Zrzesza ona kilkudziesięciu entuzjastów sportu spadochronowego, tak wojskowych jak i cywilów. **(m)**



WARSZAWSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE

W dniach 27—30 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego Gocław rozegrano IV Warszawskie Zawody Spadochronowe. W kategorii seniorów rozegrano dwie konkurencje — skoki z 1 000 m na celność lądowania oraz akrobację spadochronową. Zwycięzcą pierwszej konkurencji został **Jerzy Lenartowicz — 704,9 pkt**, przed Januszem Więckowskim — **689** pkt i Andrzejem Domańskim — **672,6** pkt. Najlepszym spadochronowym akrobatą okazał się **Andrzej Domański — 262 pkt.** Drugie miejsce zajął w tej konkurencji Jerzy Lenartowicz — 230 pkt, a trzecie — Stanisław Niepytalski — 195 pkt.

Wyniki IV WZSpad. (seniorzy): 1. Jerzy Lenartowicz — 934,9 pkt; 2. Andrzej Domański — 934,6 pkt; 3. Janusz Więckowski — 789,0 pkt; 4. Stanisław Niepytalski — 732,2 pkt; 5. Eligiusz Szaudel — 679,9 pkt; 6. Wiesław Mazur — 571,8 pkt; 7. Stanisław Łudzień — 370,3 pkt.

Juniorzy rozegrali również dwie konkurencje: I — skok z 1500 m z opóźnieniem 10 s (spadanie płaskie) na celność lądowania; II skok z 1 000 m na celność lądowania. Zwycięzcą pierwszej konkurencji został **Zdzisław Karpiński — 260 pkt.** Drugą konkurencję wygrała **Emilia Łukaszewicz — 367 pkt**, przed Włodzimierzem Królem — **341** pkt.

Ostateczna kolejność juniorów: 1. Włodzimierz Król — 441 pkt; 2. Emilia Łukaszewicz — 367 pkt; 3. Janusz Brygała — 291 pkt; 4. Zdzisław Karpiński — 260 pkt; 5. Włodzimierz Łyszkowski — 100 pkt.

(kh)

MONIKA WARSTAT (NRD) ZWYCIĘŻYŁA W LISICH KĄTACH

W Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach, w dniach 27 czerwca — 7 lipca br., odbyły się III Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet. Startowało 18 zawodniczek z 10 aeroklubów, w tym pa jednej reprezentantce z Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Jugosławii. Będąca już na miejscu w Lisich Kątach reprezentantka Czechosłowacji, w ostatniej chwili zrezygnowała z udziału w zawodach z ważnych powodów rodzinnych. Niestety, na starcie nie stanęły trzy nasze aktualnie najlepsze pilotki — Adela Dankowska, Lucyna Krzywonos i Pelagia Majewska.

Siedem razy rozgrywano konkurencje. Niezbyt sprzyjająca pogoda pozwoliła jednak zaliczyć zgodnie z regulaminem tylko trzy konkurencje. A oto wyniki.

I KONKURENCJA — prędkościowy przelot docelowy Lisie Kąty — Gryźliny, długości 101 km (27 czerwca br.)

1. Wiera Kamińska (Białystok) — 80,5 km/h — 1 000 pkt; 2. Olga Soskić (Jugosławia) — 69,6 km/h — 895 pkt; 3. Maria Popiołek (Kraków) — 67,8 km/h — 880 pkt; 4. Halina Lizończyk (Warszawa) — 66,9 km/h — 872 pkt; 5. Zofia Gadomska (Warszawa) — 62,8 km/h — 835 pkt; 6. Halina Kuberska (Łódź) — 58,1 km/h — 790 pkt.

Do mety doleciało 10 zawodniczek.

II KONKURENCJA — prędkościowy przelot docelowo-powrotny Lisie Kąty — Tuchola — Lisie Kąty, długości 130 km (30 czerwca br).

1. Ewa Nechay (Kraków) — 41,2 km/h — 1 000 pkt; 2. Halina Kuberska (Łódź) — 39,3 km/h — 975 pkt, 3. Monika Warstat (NRD) — 37,6 km/h — 965 pkt; 4. Maria Popiołek (Kraków) — 30,1 km/h — 865 pkt; 5. Wiera Kamińska (Białystok) — 50 km — 180 pkt; 6. Barbara Bątkowska (Inowrocław) — 45 km — 140 pkt. Pozostałe zawodniczki nie zdobyły punktów.

III KONKURENCJA — prędkościowy przelot po trasie trójkąta Lisie Kąty — Piotrowice — Niedźwiedź — Lisie Kąty, długości 109 km (5 lipca br).

1. Monika Warstat (NRD) — 62,1 km/h — 1 000 pkt; 2. Wiera Kamińska (Białystok) — 56,8 km/h — 842 pkt; 3. Grażyna Rzepecka (Bielsko Biała) — 55,4 km/h — 807 pkt; 4—5. Zofia Gadomska (Warszawa) i Maksymiliana Paszyc (Wrocław) — po 54,5 km/h i po 772 pkt; 6. Maria Popiołek (Kraków) — 52,7 km/h — 737 pkt.

Konkurencję ukończyło 14 zawodniczek.

WYNIKI OSTATECZNE III KZSK: 1. Monika Warstat (NRD) — 2 665 pkt; 2. Maria Popiołek (Kraków) — 2 482 pkt; 3. Ewa Nechay (Kraków) — 2 332 pkt; 4. Halina Kuberska (Łódź) — 2 082 pkt; 5. Wiera Kamińska (Białystok) — 2 022 pkt; 6. Zofia Gadomska (Warszawa) — 1 607 pkt; 7. Halina Lizończyk (Warszawa) — 1 592 pkt; 8. Olga Soskić (Jugosławia) — 1 527 pkt; 9. Grażyna Rzepecka (Bielsko Biała) — 1 314 pkt; 10—11. Maksymiliana Paszyc (Wrocław) i Zofia Pokorska (Warszawa) — po 1 262 pkt.

Obszerniej o zawodach napiszemy w jednym z następnych numerów.

(kh)

Na zdjęciu: Uczestniczki III Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet na lotnisku w Lisich Kątach.

Foto: Jan Michalski



Na ekranach TV

WSZYSTKO O SZYBOWNICTWIE

Redakcja sportowa TV, w ramach cyklu audycji „Medale i Detale", nadała w niedzielę 7 lipca br. półgodzinny program pt. Wszystko o szybownictwie.

Program ten przygotowali i prowadzili red. red. Hanna Kramarczuk i Jerzy Pomianowski, a udział wzięli: prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, główny inżynier SZD mgr inż. Zbigniew Badura, główny konstruktor SZD mgr inż. Jerzy Śmielkiewicz, przewodniczący Komisji Szybowcowej APRL mgr inż. Julian Bajanowski, kierownik Centrum Szybowcowego w Lesznie i trener kadry Józef Dankowski oraz kierownik ekipy polskiej na XI SMŚ Adam Witek.

Celem audycji było wyjaśnienie licznym sympatykom szybownictwa przyczyn nieudanego występu naszych reprezentantów na XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie. Dzięki TV mogliśmy poznać stanowisko osób odpowiedzialnych za przygotowanie, wyposażenie i prowadzenie polskiej reprezentacji na XI SMŚ.

Oceniając ogólnie, można powiedzieć, że program był interesujący, choć zabrakło w nim odpowiedzi na wiele istotnych kwestii związanych z udziałem Polaków w XI SMŚ. Szkoda, że mimo zaproszenia nie wziął udziału w audycji żaden z pilotów.

Redakcji sportowej TV i autorom programu należy pogratulować inicjatywy. Chcielibyśmy, by sprawy naszego szybownictwa były jak najczęściej reprezentowane w programach publicystyczno-sportowych TV. (j)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **WE WROCŁAWIU** odbyły się w czerwcu br. II zawody spadochronowe o puchar Głównego Inspektora Szkolenia MON. Startowały 4 zespoły. Indywidualnym zwycięzcą został szer. Ryszard Olszowy ze Śląskiego Okręgu Wojskowego. Klasyfikacja zespołowa przedstawia się następująco: 1. Śląski OW — 74 pkt, 2. Warszawski OW — 84 pkt., 3. Wojska Lotnicze — 154 pkt., 4. Wojska Obrony Powietrznej Kraju — 221 pkt.

★

● **Z INICJATYWY** Działu Socjalnego PLL LOT zorganizowana została wymiana wakacyjna grup dzieci pracowników Czechosłowackich Linii Lotniczych CSA i PLL LOT. Ogółem 40 dzieci z CSRS wypoczywać będzie na dwóch turnusach w ośrodku kolonijnym PLL LOT w Międzywodziu. W programie przewidziano także zwiedzenie Warszawy. Taka sama ilość dzieci pracowników PLL LOT spędzi wakacje w górskiej miejscowości Litomerice koło Levina. W drodze powrotnej do kraju, po zakończeniu każdego z dwóch turnusów, zwiedzą one Pragę.

★

● **RADZIECKIE** przedsiębiorstwo Avia-Export, pragnąc zainteresować nasze lotnictwo cywilne nowym samolotem Jak-40, zademonstrowało go w czerwcu na lotnisku Okęcie w Warszawie. Odbyto kilka lotów pokazowych dla fachowców i zorganizowano specjalną konferencję dla omówienia technicznych walorów samolotu. Jak-40, jak wiadomo, jest 3-silnikowym odrzutowcem mogącym startować i lądować na lotniskach trawiastych (340—360 m); rozwija prędkość 550—650 km/h i posiada 24—34 miejsc dla pasażerów. Nasz LOT wydaje się być zainteresowany tym typem samolotu.

★

● **STUDENCI** Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych we Wrocławiu nawiązali przyjacielskie kontakty z Wyższą Oficerską Szkołą Lotniczą w Dęblinie, do której w lipcu wybierają się m. in. w plener aby rysować i malować tematykę lotniczą.

★

● **PREZYDIUM** Rady Naukowej Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej przyznało nagrody za pracę naukową w 1967 r. Miło nam donieść, że III nagrodę otrzymał nasz stały współpracownik — dr med. Henryk Klimek.

★

● **TELEWIZJA** Łódź nadała w niedzielę 30 czerwca br. swój kolejny program „W przestworzach, czyli ciekawe opowieści lotników". Poświęcony był on XI Szybowcowym Mistrzostwom Świata w Lesznie, a przed kamerami wystąpił kierownik mistrzostw Tadeusz Rejniak. Niestety, program wyraźnie nas rozczarował. Przypadkowe wstawki — migawki filmowe z mistrzostw i wystąpienie samego tylko kierownika (chociaż on sam wypadł na małym ekranie zupełnie dobrze) nie mogło oddać w pełni atmosfery tej wielkiej imprezy międzynarodowej. A my spodziewaliśmy się, że przedstawi się nam chociaż dwóch mistrzów świata, którzy o mistrzostwach w Lesznie mieliby na pewno coś ciekawego do opowiedzenia. Szkoda, że ta ceniona przez nas audycja tak nieciekawie pokazała mistrzostwa.

★

● **W BYDGOSKIM** klubie „Kosmos" odbył się pod patronatem ZMS ciekawy quiz poświęcony 25-leciu ludowego Wojska Polskiego. Uczestniczyło w nim 90 reprezentantów szkół i zakładów pracy. Zdobywca I miejsca, uczeń IV Liceum Ogólnokształcącego Adam Dzieldzia, oprócz otrzymania nagrody książkowej odbył również lot nad miastem, którą to nagrodę ufundował Aeroklub Bydgoski.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. Osiedle im. Włady Bytomskiej, położone w północnej części miasta. Jest to jedno z łódzkich osiedli „słońcem malowanych", będących urzeczywistnieniem idei „szklanych domów" Stefana Żeromskiego. Dopiero z lotu ptaka można ocenić rozmiar zmian zachodzących w Łodzi z roku na rok.

Foto: K. Turowski

ECHA

PROGRAM NASZEJ PRZYSZŁOŚCI

22 lipca 1968 r. nasza ojczyzna — Polska Ludowa — kończy 24 rok swego życia i wkracza w rok 25 — jubileuszowy. Każda kolejna rocznica Manifestu Lipcowego PKWN nastraja zwykle do spojrzenia za siebie, do sumowania dorobku, osiągnięć minionego okresu, wielkich — na miarę historyczną — wysiłków milionów ludzi w naszym kraju.

Wśród nich są również miliony młodych ludzi, którzy urodzili się już w Polsce Ludowej, wyrośli w niej, pokończyli różne szkoły, wykształcili się i stanęli do pracy na bardzo wielu stanowiskach, biorąc bezpośredni już udział w rozwoju kraju. Bardzo wielu z nich liczy sobie tyle samo mniej więcej lat, co Polska Ludowa. Uczy się jeszcze, kończy studia lub rozpoczyna pracę zawodową; uprawia aktywnie sport, w tym również sporty lotnicze, sławiąc niejednokrotnie swymi wyczynami, rekordami czy zwycięstwami w zawodach imię Polski na świecie. Wiele tego przykładów mamy przecież i na naszym lotniczym terenie. Ci młodzi ludzie wchodzili i wchodzą z każdym rokiem coraz szerzej do pracy zawodowej, do życia społecznego i politycznego, aktywnie współuczestnicząc w socjalistycznym budownictwie kraju.

Tym razem, w lipcowe Święto Odrodzenia Polski, odejdziemy od tradycyjnego sumowania dorobku i naszych osiągnięć. Są one aż nadto widoczne i dostrzegalne na każdym kroku. Chcemy natomiast zachęcić Was do spojrzenia w przyszłość, na dalszy rozwój Polski Ludowej.

Obradujące w lipcu XII Plenum KC PZPR uchwaliło tezy zjazdowe oraz podjęło uchwałę o zwołaniu V Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej na dzień 11 listopada 1968 r.

Partia jako kierownicza siła naszego narodu przedstawiła w tezach trafną i bardzo interesująco napisaną ocenę sytuacji społeczno-politycznej w kraju, określiła swój stosunek do wszystkich podstawowych problemów obecnej politycznej i społeczno-gospodarczej sytuacji kraju, problemów ruchu robotniczego i sytuacji międzynarodowej. Równocześnie przedstawiona w tezach problematyka ostatnich lat bieżącej 5-latki oraz perspektywy rozwoju gospodarki narodowej w następnym 5-leciu są zapowiedzią kontynuacji dalszego budownictwa socjalistycznego. Kierunki tego rozwoju odpowiadają nam na zasadnicze pytanie, w jakim tempie i w jakim kierunku będzie rozwijać się nasz kraj.

Tezy na V Zjazd Partii dają nam jasno zarysowany program działania w dziedzinie gospodarki i w dziedzinie poprawy warunków życia ludzi pracy. Tkwi w tym programie głęboka i uzasadniona wiara w sukcesy sił socjalizmu. Mocno uzasadniono w nim wyższość naszego socjalistycznego ustroju nad kapitalistycznym. Jest w nim także ocena naszego wszechstronnego dorobku i trafna analiza słabych jeszcze stron naszej działalności.

Lipcowe plenarne obrady Komitetu Centralnego Partii i uchwalenie tez na V Zjazd PZPR oficjalnie otworzyły, w przededniu obchodów Święta Odrodzenia, wielką ogólnopartyjną i ogólnonarodową dyskusję nad dalszymi kierunkami rozwoju naszego kraju oraz doskonaleniem metod i środków budownictwa socjalistycznego. Zapoczątkowana została dyskusja wokół programu partii, która będzie szeroką rozmową ze społeczeństwem, wielką kampanią polityczną, w której nie może zabraknąć również i nas, działaczy i pracowników lotnictwa, młodzieży lotniczej. Program partii jest naszym programem. Z partią wiążemy swoje perspektywy, nadzieje i ambicje.

„Nasza Partia — powiedział członek Biura Politycznego, sekretarz KC Zenon Kliszko — jest w gruncie rzeczy partią młodych pokoleń Polaków. Czwarta część jej członków, to młodzież w wieku 18 — 30 lat. W ostatnim okresie udział młodzieży w partii wzrasta jeszcze szybciej...

Partia nasza widzi problem młodzieży w jej współudziale i współodpowiedzialności, w jej konkretnej pracy dla przyszłości ojczyzny".

Będziemy studiować nowy program partii, twórczo go dyskutować oraz konsekwentnie i twórczo potem realizować. Po przyjęciu przez V Zjazd PZPR stanowić on będzie fundament dalszego rozwoju partii, dalszego dynamicznego rozwoju Polski Ludowej. Fundament naszej przyszłości.

(jrk)



OTRZYMALI dumne miano „bohaterów czasu pokoju". Swą ofiarną pracą, patriotyzmem i poświęceniem zasłużyli na to wyróżnienie. Latają na samolotach, strzegą granic powietrznych naszego kraju. Są stawiani za wzór dla innych. Wielu z nich uratowało życie innym ludziom, niosło im pomoc w czasie grożącego niebezpieczeństwa, ratowało od zniszczenia z narażeniem własnego życia drogocenny sprzęt i inne mienie społeczne. Są zawsze gotowi stanąć w pierwszych szeregach walki w obronie ojczyzny. Są odważni i świadomi swych czynów. Strzegą granic przed potencjalnym nieprzyjacielem. Umacniają obronność kraju i naszych sił zbrojnych.

Oni są reprezentantami tych wszystkich, którzy wyrośli i wychowali się w Polsce Ludowej i którzy są związani z partią i narodem na śmierć i życie.

Za swe wybitne osiągnięcia szkoleniowe, za czyny bohaterskie, zostali przyjęci przez kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej i otrzymali odznaczenia: Medale „ZA ZASŁUGI DLA OBRONNOŚCI KRAJU".

Z tej okazji prezentujemy kilku lotników-bohaterów czasu pokoju. Oto oni:



LOTNICY-BOHATEROWIE CZASU POKOJU

ZAWSZE W CZOŁÓWCE

JEDNYM z pilotów zasługujących ze wszech miar na uznanie jest kpt. pil. I klasy **IGNACY JONIK.** Kończąc Oficerską Szkołę Lotniczą, nie wiedział, gdzie rzucą go losy, gdzie będzie doskonalił swoje umiejętności pilotażowe. Nie wiedział nawet, co kryje się pod nazwą „zielony garnizon". I w takim właśnie garnizonie przypadło mu szkolić się, a jednocześnie wykonywać trudne zadania, jakie stoją przed całą jednostką Wojsk OPK. Specyficzne warunki bytowe ludzi „leśnego garnizonu" nie przeszkodziły mu w realizacji ambitnych celów: zdobył I klasę pilota, wykonywał zadania bezbłędnie, a jednocześnie coraz aktywniej udzielał się pracy społecznej. Gdy został dowódcą klucza, pragnął, by jego podwładni tworzyli zwarty kolektyw, gotowy w każdej chwili do wykonania najtrudniejszego zadania. Pułk, w którym pełni służbę kpt. Jonik, lata na najnowocześniejszych samolotach, jakie znajdują się na uzbrojeniu naszego lotnictwa i wykonuje najodpowiedzialniejsze zadania w systemie obronności naszego kraju. Klucz, którym dowodzi kpt. Jonik, jako jeden z pierwszych zdobył miano Klucza Służby Socjalistycznej i w ciągu dwóch lat, aż do odejścia jego dowódcy na inne stanowisko, był najlepszy w pułku.

W 1966 roku, w czasie wykonywania lotów w dzień w trudnych warunkach atmosferycznych, znajdując się nad chmurami, stwierdził, że nastąpiła awaria sztucznego horyzontu. Mimo to kpt. Jonik zadanie wykonał, przebił chmury i bezbłędnie wylądował na lotnisku.

Na spotkaniu u Ministra Obrony Narodowej został odznaczony Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju".

Bohaterami czasu pokoju są nie tylko ci, którzy dokonali jakiegoś czynu w określonej sytuacji, śpiesząc na przykład z pomocą innej osobie z narażeniem własnego życia lub ratując w skomplikowanej sytuacji drogocenny sprzęt, względnie inne mienie społeczne przed zniszczeniem. W wojsku, w tym i w lotnictwie, jest wielu takich, którzy swą ofiarną pracą zawodową i społeczną pomnażają w istotny i twórczy sposób tradycje naszego wojska, przyczyniają się zasadniczo do obronności naszego kraju. Jednym z takich jest właśnie kpt. pil. Ignacy Jonik.

URATOWAŁ ŻYCIE KOLEDZE

POR. pil. **Henryk Tomaszewski** wykonał wszystkie zaplanowane loty w danym dniu, zdał samolot mechanikowi, który jak zwykle przystąpił do skontrolowania wszystkich mechanizmów. Na lotnisku zamierało powoli życie, huk silników ustępował miejsca ciszy, tak bardzo potrzebnej dla odpoczynku pilotom i mechanikom. Jeszcze kilkanaście minut i na lotnisku pozostanie tylko personel techniczny, piloci udadzą się na zasłużony odpoczynek... Por. Tomaszewski oczom swoim nie wierzył. Już wracał do koszar, myśli jego wędrowały od lotniska do domu, gdy nagle spostrzegł na pasie startowym płonący samolot. Ani chwili do stracenia. Co sił w nogach podbiegł do samolotu, zauważył w kabinie pilota. Nie zwracając uwagi na grożące niebezpieczeństwo, zerwał osłonę kabiny i, sam nawet nie zdając sobie sprawy z szybkości działania, wyciągnął nieprzytomnego pilota na zewnątrz, udzielił mu pierwszej pomocy, a gdy pilot był już bezpieczny, przystąpił wraz plut. zaw. **Jerzym Staworzyńskim** spawaczem lotniczym, do gaszenia samolotu.

Dzięki błyskawicznemu refleksowi i odwadze por. pil. Henryk Tomaszewski uratował życie swemu koledze oraz nie dopuścił do całkowitego zniszczenia samolotu. Za ten bohaterski czyn obydwaj z plut. Staworzyńskim zostali wyróżnieni przez dowództwo jednostki.

Por. pil. Henryk Tomaszewski znalazł się wśród odznaczonych przez Ministra Obrony Narodowej.

SZCZĘŚCIE DOPISAŁO I TYM RAZEM

GRUDNIOWA noc, niski pułap chmur, mroźny wiatr, śnieg. Loty w trudnych warunkach atmosferycznych. Por. pil. **Ireneusz Michalski** po krótkim odpoczynku przygotował się do odbycia drugiego, kolejnego lotu tej nocy. Miał to być lot po trasie w stratosferze, w trudnych warunkach atmosferycznych, z lądowaniem na macierzystym lotnisku. Samolot kierowany doświadczoną ręką pilota przebił gęstą warstwę chmur, znalazł się ponad nimi, wysoko nad ziemią, gdzieś na 12 tysiącach metrów. Zegar odmierzał powoli czas, przyrządy pokładowe sygnalizowały pilotowi, że wszystko jest w porządku. Po minięciu pierwszego punktu zwrotnego pilot odczuł lekki wstrząs.

— Czułem wibrację samolotu — powiada. — Myślałem, że samolot tak dziwnie się zachowuje na skutek prądów strumieniowych.

Oddałem drążek od siebie, zmniejszyłem wysokość. Wibracja samolotu ustała. Po upływie dwóch minut zapaliła się żarówka, sygnalizując, że prądnica przestała działać. Woltoamperomierz wskazywał, że akumulator został rozładowany.

Noc, gęsta powłoka chmur, ponad 10 tysięcy metrów wysokości i około 130 kilometrów od lotniska. Sytuacja nie do pozazdroszczenia. Myśli pilota są precyzyjne i błyskawiczne, sprzężone z bezbłędnym działaniem. Jeden ruch ręką i wszystkie zbędne odbiorniki prądu zostają wyłączone. Jeszcze krótki meldunek do kierownika lotów o uszkodzeniu samolotu i decyzja: „przerywam zadanie, wracam na lotnisko". Usłyszał z ziemi tylko: „wracaj"... i w tym momencie łączność została całkowicie przerwana. W kabinie zapanowała całkowita ciemność. Pilot został zdany tylko na własne doświadczenie, silną wolę, hart i rozsądek. Co chwila przy pomocy kieszonkowej latarki sprawdzał przyrządy pokładowe, by upewnić się, czy leci we właściwym kierunku. Wysokość malała, a jednocześnie dręczyła pilota myśl, czy chmury będą dla niego łaskawe, czy znajdzie „okno", które wybawi go od grożącego niebezpieczeństwa.

Gdy poprzez rozerwane strzępy chmur zobaczył migające światła ziemi, owładnęła nim jakaś dziwna radość. Przypomniał sobie podobne przygody z lat poprzednich... To było jeszcze w szkole lotniczej, był wówczas podchorążym. Gdy wykonywał lot szkolny po kręgu, zgasł silnik w powietrzu. Wykazał wówczas maksimum opanowania. Nie wpadł w panikę, mimo małego stosunkowo doświadczenia. Zwyciężyła jego siła woli. Nie katapultował się, choć miał ku temu podstawy. Decyzję podjął słuszną. Udało mu się niemal w ostatnim momencie uruchomić silnik. Wylądował szczęśliwie.

Potem, już w jednostce, znów miał pecha. Podobna, silna wibracja samolotu, również w nocy, spowodowana urwaniem łopatki turbiny. Tylko wówczas lot odbywał się kilkaset metrów nad ziemią, a więc na zastanawianie się nie było czasu. Zaryzykował. Szczęście dopisało i tym razem wylądował szczęśliwie.


Naddźwiękowe myśliwce na lotnisku wojskowym

Dwa razy miał do wyboru: albo katapultowanie, albo ryzyko lądowania. I teraz stanął przed podobnym problemem po raz trzeci...

Bohaterem nikt się nie rodzi; odwaga i doświadczenie przychodzą w miarę upływu lat, są przekazywane na równi z cechami, jakie powinien posiadać pilot współczesnego lotnictwa. I mimo, iż dwie poprzednie sytuacje, w jakich się znalazł, były bardzo niebezpieczne, nie poddał się myśli katapultowania, chciał szczęśliwie wylądować, aby ocalić maszynę od zniszczenia. Po dwakroć mu się to udało, mimo iż kosztowało go to wiele wysiłku, hartu i odwagi. Teraz ta trzecia przygoda podsuwała mu nieubłaganie myśl, stawiając znak zapytania: „czy rzeczywiście do trzech razy sztuka?".

Na 40 kilometrze, dzielącym go od lotniska, wszedł pod chmury, zobaczył reflektory na lotnisku, wiedział już, że i tym razem zwyciężył, pokonał kapryszy maszyny...

Za powyższy czyn został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Por. Ireneusz Michalski jest pilotem I klasy. Oficerską Szkołę Lotniczą ukończył w 1962 roku. Klucz, którym dowodzi, ubiega się o miano Klucza Służby Socjalistycznej.


Z lewej: Porucznik pilot IRENEUSZ MICHALSKI


Z prawej: Kapitan pilot WIESŁAW ADRIAN

Zdjęcia: J. TOBOLSKI (3) i JAN ZELMAN (2)



W ćwiczebnym locie na przechwytywanie.

NA RATUNEK SPOŁECZEŃSTWU

KPT. pil. **Wiesław Adrian,** opuszczając mury Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu, nie przypuszczał, że pisać będzie o nim prasa, że jego nazwisko związane będzie ściśle ze społecznym zaangażowaniem, że dumni będą z niego nie tylko przełożeni i podwładni, lecz również całe społeczeństwo, a szczególnie ludność zagrożona klęskami żywiołowymi.

Jaka jest lotnicza biografia kpt. Adriana?

Zamiłowany w lotniczym zawodzie, pozostaje w szkole jako instruktor lotniczy. Sam zafascynowany potęgą lotnictwa, oczarowany jego pięknem, chce wpoić swoim wychowankom wszystkie te cechy, które są niezbędne dla współczesnego pilota. Jest instruktorem, a jednocześnie wychowawcą. Uczy latać, a jednocześnie kochać swój kraj, wiernie mu służyć... Był przełożonym wymagającym i surowym, a jednocześnie rozumiał wady, jakie miewają podchorążowie i starał się je w delikatny sposób likwidować.

Jako pilot instruktor w szkole lotniczej, a następnie dowódca klucza w jednostce, wyszkolił ponad 70 pilotów. Nie tylko nauczył ich latać, lecz również wpoił im zamiłowanie do trudnego i odpowiedzialnego zawodu lotniczego. Jest skrupulatny w przekazywaniu wiedzy teoretycznej i praktycznej swoim wychowankom. Wymagający, a jednocześnie wyrozumiały i zawsze życzliwy.

Doświadczenie przychodzi w miarę upływu czasu. Od chwili włożenia munduru lotniczego upłynęło czternaście lat. Kpt. pil. Adrian wykorzystał je do maksimum. Doskonalił swoje kwalifikacje, doświadczenia przekazywał innym. Od 1963 roku lata na śmigłowcach. Dziś ma już na swym koncie ponad 2500 godzin spędzonych w powietrzu. Z tego 900 godzin przypada na loty na śmigłowcach. Gdy zaczął latać na śmigłowcach, jego zaangażowanie społeczne potęguje się. Idzie ono w parze z jego kwalifikacjami. Bierze aktywny udział w akcjach przeciwpowodziowych. W walkach z żywiołem bierze udział od 1964 roku. Dąży do tego, by powódź wyrządziła jak najmniej szkód ludności cywilnej. Bierze udział w minowaniu zatoru lodowego na Sanie, walczy z żywiołem lodowym pod Dęblinem i Wyszogrodem. Wykonuje setki lotów — minuje zatory i wraca po nowe ładunki. Tak upływały dzień za dniem w obronie zagrożonego ludzkiego życia i mienia. A gdy żywioł został pokonany, kpt. pil. Adrian wraz ze swymi podwładnymi z nie mniejszym poświęceniem zabierał się do wykonywania codziennych obowiązków służbowych.

Obecnie klucz, którym dowodzi kpt. pil. Adrian, ubiega się o zdobycie zaszczytnego miana Klucza Służby Socjalistycznej. Jego piloci łączą wzorowe wykonywanie obowiązków służbowych z doskonałym wyszkoleniem i wysokim zaangażowaniem społecznym.

Za aktywny udział w akcji przeciwpowodziowej pod Wyszogrodem i Dęblinem został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi. W czasie spotkania z kierownictwem Ministerstwa Obrony Narodowej został odznaczony Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Kpt. pil. Adrian posiada również Medal „Za zasługi w zwalczaniu powodzi".

HENRYK SZCZYPEK



W przeddzień zakończenia XI Szybowcowych Mistrzostw Świata, w sobotę 22 czerwca br., przyjechał na krótko do Leszna prezydent FAI dr Josef P. Gaisbacher. Prezydent FAI, będący gościem oficjalnym Aeroklubu PRL, wziął udział w przyjęciu wydanym przez APRL na zakończenie XI Kongresu OSTIV oraz uczestniczył w ceremonii uroczystego zakończenia XI Szybowcowych Mistrzostw Świata, w czasie której wygłosił przemówienie w imieniu FAI. Dr Gaisbacher zwiedził również Centrum Szybowcowe i zapoznał się z terenem mistrzostw. W czasie pobytu w Lesznie prezydent FAI spotkał się z prezesem APRL Stefanem Antosiewiczem i członkami Prezydium ZG APRL, jak również z kierownictwem mistrzostw i gospodarzami miasta Leszna.

Czerwcowy pobyt dra Gaisbachera w Lesznie był drugą oficjalną wizytą prezydenta FAI w Polsce po wojnie (pierwsza była w r. 1959 Jacqueline Cochran, pełniąca wówczas funkcję prezydenta FAI). Dr Gaisbacher jest Austriakiem, długoletnim, wybitnym i zasłużonym działaczem Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Pilot turystyczny i aktywny działacz lotnictwa sportowego Austrii, jest od 1950 r. prezesem aeroklubu krajowego Styrii (Steiermark) z siedzibą w Graz i równocześnie wiceprezesem Aeroklubu Austrii, który począwszy od 1952 r. nieprzerwanie reprezentuje w FAI. Od 1957 r. jest stale wybierany wiceprezydentem FAI, w 1966 r. zostaje I wiceprezydentem federacji, a w 1967 r. konferencja generalna FAI w Atenach wybiera go na prezydenta Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

Dr Gaisbacher jest zapalonym czynnym działaczem sportu i turystyki lotniczej na terenie międzynarodowym. Zorganizował pierwsze po wojnie mistrzostwa świata w modelarstwie i jest gorącym rzecznikiem Samolotowych Europejskich Lotów FAI, które pragnęłby widzieć na wzór dawnego Challenge'u. Trzy z nich odbyły się przy jego czynnym współudziale. W 1956 r., przy okazji konferencji generalnej FAI w Wiedniu, zorganizował pierwszy po wojnie w Austrii międzynarodowy rajd samolotów sportowo-turystycznych, w którym zajął I miejsce.

Korzystając z wizyty w Lesznie, poprosiliśmy prezydenta FAI dra J.P. Gaisbachera również o parę słów specjalnie dla „Skrzydlatej".

SKRZYDLATA: — Panie Prezydencie, czy to pierwszy Pana pobyt w Polsce?

DR GAISBACHER: — Niestety, tak. Żałuję ogromnie, że nie miałem możliwości wcześniej odwiedzić Waszego kraju. Zdaje mi się jednak, jak gdybym już Polskę znał. Wynika to z pewnością z faktu, że już od 10 lat współpracuję na forum FAI z prezesem Antosiewiczem, z którym łączą mnie serdeczne stosunki i bliska współpraca. A o Polsce w federacji dużo się mówi, ponieważ przedstawiciele Aeroklubu PRL są w FAI aktywni.

SKRZYDLATA: — Przyjechał Pan z Wiednia do Leszna samochodem, więc po drodze zobaczył Pan trochę naszego kraju. Jakie są Pana odczucia z tej podróży?

DR GAISBACHER: — Przejechałem autem wcale ładny kawałek Polski. Zobaczyłem też sporo. Nietrudno też od razu dostrzec, że dużo się u Was buduje, że idziecie naprzód, robicie szybkie postępy. Jestem pełen podziwu dla dużego wysiłku Narodu Polskiego w rozwoju Waszego pięknego kraju. Ładne i dobrze zagospodarowane wsie i miasta sprawiają przyjemne wrażenie, zaskakują nowoczesnym budownictwem. Trudno oczywiście, tak na gorąco, o szersze spojrzenie i głębsze wrażenia. Powiem krótko: Jestem bardzo przyjemnie zaskoczony Polską.

SKRZYDLATA: A jak Pan znajduje nasze centrum szybowcowe w Lesznie?

DR GAISBACHER: Jest to bardzo ładny i dobrze wyposażony ośrodek, którego pozazdrościć może Wam wiele, nawet bogatych krajów. Dla szybownictwa światowego ma Leszno ważne znaczenie. Stanowić może wzorzec organizatorski dla międzynarodowego ruchu szybowcowego i stać się siłą pobudzającą rozwój tej dziedziny sportu na świecie. Jest więc Leszno niejako cząstką FAI, co pragnę podkreślić z dużą satysfakcją; daje szybownikom doskonałe warunki do latania. Winno też być szerzej wykorzystane przez pilotów zagranicznych. Sądzę, że po mistrzostwach będą oni częściej odwiedzać Wasze centrum. Cały ośrodek budzi moje duże uznanie. Widać na każdym kroku, że włożono tu bardzo wiele pracy. I za to pragnę serdecznie podziękować Aeroklubowi PRL, jego kierownictwu i działaczom.

SKRZYDLATA: — Wprawdzie jest Pan krótko na tych mistrzostwach, niemniej jednak na zakończenie naszego spotkania chcielibyśmy parę słów usłyszeć i na ten temat?

DR GAISBACHER: — Sądzę, że te mistrzostwa szybowcowe są wielkim zwycięstwem idei FAI, idei współpracy międzynarodowej na polu lotnictwa sportowego. Tak rekordowego uczestnictwa nie zanotowano dotychczas na żadnych mistrzostwach. To jest sukces naszej federacji i zarazem wielki sukces Aeroklubu PRL, który mistrzostwa starannie przygotował, umożliwił wszystkim chętnym uczestnictwo i stworzył na nich niczym nieskrępowaną, prawdziwie przyjacielską atmosferę. Ta miła, serdeczna i przyjacielska atmosfera bardzo mnie, tu w Lesznie, od razu uderzyła. Przez te mistrzostwa, no i oczywiście Kongres OSTIV, Polska zyskała duży autorytet i zwiększyła jeszcze bardziej swą rolę w FAI. Mogę tylko życzyć Waszemu aeroklubowi, jego działaczom, co czynię z wielką przyjemnością, więcej tego rodzaju sukcesów i dalszej takiej aktywności w federacji.

Na zakończenie prosimy jeszcze prezydenta FAI o odręczną dedykację dla „Skrzydlatej" z okazji pobytu w Lesznie.

JERZY R. KONIECZNY

„Jestem pełen podziwu dla dużego wysiłku Narodu Polskiego w rozwoju Waszego pięknego kraju"

PREZYDENT FAI dr JOSEF GAISBACHER z wizytą w Lesznie



Prezydent FAI dr Josef Gaisbacher (z prawej) udziela wywiadu redaktorowi naczelnemu „Skrzydlatej Polski" mgr. Jerzemu R. Koniecznemu.

Im Namen von mehr als 60 Nationen, die Mitglieder der FAI sind, möchte ich dem Segelflugzentrum Leszno den herzlichsten Gruss entbieten und wünschen, dass hier noch viele internationale Erfolge erzielt werden, wie es die 7. und 11. Weltmeisterschaften waren.

Glück ab – Gut Land

Dr Gaisbacher
Präsident FAI

Leszno, 23.6.1968

W imieniu ponad 60 krajów, członków FAI, pragnę przekazać Centrum Szybowcowemu w Lesznie najserdeczniejsze pozdrowienia i życzyć osiągnięcia tutaj wielu jeszcze międzynarodowych sukcesów, tak jak to było na VII i XI Mistrzostwach Świata.

Szczęśliwych, pomyślnych lądowań
(—) Dr Gaisbacher
Prezydent FAI

Leszno, 23.V.1968



Dr. Josef Gaisbacher wręcza czołowym zawodnikom klasy standard XI Szybowcowych Mistrzostw Świata nagrody.

Fot.: St. Jaśko (3)



W WOJSKACH OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

WSPÓŁZAWODNICTWO NA CO DZIEŃ

OSOBLIWE, a przy tym budujące było to spotkanie. Żeby jednak nie wzbudzać sensacji, dodać od razu trzeba, że spotkania takie nie są rzadkością, lecz niemal regułą w ludowym Wojsku Polskim.

Jednego z czerwcowych dni spotkali się mianowicie dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju **gen. bryg. pil. Roman Paszkowski**, w otoczeniu swego sztabu, z oficerami pilotami jednostek z całego kraju, którzy pełnią obowiązki dowódców Kluczy Służby Socjalistycznej. Spotkali się, by wspólnie, rzeczowo i serdecznie ocenić rozwój i dorobek tej formy socjalistycznego współzawodnictwa w jednostkach WOPK oraz dokonać wymiany przodujących doświadczeń, a także ustalić zasadnicze kierunki dalszego działania i rozwoju. O pożytku tego rodzaju spotkań nie trzeba dziś nikogo przekonywać.

Jak zrodziło się interesujące nas współzawodnictwo w wojskach lotniczych? Wiadoma to prawda, że wojsko jest domeną młodości, energii, inicjatywy. Naturalną koleją rzeczy jest więc rodzenie się w takim środowisku zdrowej i pożytecznej rywalizacji. Nietrudno też dostrzec, że rywalizacja taka, ujęta w odpowiednie ramy organizacyjne, przynieść musi wszechstronne korzyści. Obecnie współzawodnictwo o miano Klucza Służby Socjalistycznej rodziło się na podłożu współzawodnictwa pomiędzy pododdziałami różnych rodzajów wojsk i jednostek, które w naszym ludowym wojsku ma wieloletnią tradycję i niemałe osiągnięcia. Lotnicy oczywiście nie chcieli stać na uboczu. Co należy przy tym podkreślić, to fakt, że chęć współzawodniczenia rodziła się w samych pododdziałach lotniczych.

Idea współzawodnictwa w wojskach lotniczych znalazła, jak łatwo się domyślić, pełne zrozumienie i pomoc dowództwa. Socjalistyczne współzawodnictwo wśród lotników usankcjonował specjalnym zarządzeniem minister Obrony Narodowej. Zarządzenie to, z września 1964 roku, wprowadzając do jednostek lotniczych regulamin **współzawodnictwa o miano Klucza Służby Socjalistycznej, podkreśla, że głównym celem współzawodnictwa jest: mobilizowanie personelu latającego do podnoszenia gotowości bojowej, zapewnienie najlepszych wyników w pracy szkoleniowej i organizacyjno-wychowawczej, umacnianie socjalistycznego patriotyzmu, rozwijanie koleżeństwa i umiejętności zespołowego działania.**

W oparciu o to zarządzenie i pracę, prowadzoną przez aktyw partyjno-polityczny, współzawodnictwo o miano Klucza Służby Socjalistycznej w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju stało się ruchem niezwykle popularnym. Obecnie ponad połowa pilotów WOPK należy do Kluczy Służby Socjalistycznej lub ubiega się o to zaszczytne miano. Wyniki i dorobek współzawodnictwa powodują, że coraz szersze kręgi pilotów włączają się do tego ruchu. Jest to wyraz właściwego zrozumienia idei współzawodnictwa przez personel latający i wynik należycie prowadzonej pracy w tym zakresie przez dowódców i aparat partyjno-polityczny wszystkich szczebli.

Być może niejeden Czytelnik powie w tym miejscu: po co te wszystkie ceregiele ze współzawodnictwem? Wystarczy jeden odpowiedni rozkaz, by wszyscy mechanicznie włączeni zostali do takiego, a takiego współzawodnictwa, lub po prostu do wykonywania określonych zadań wynikających z obowiązku służbowego.

Nie trzeba chyba wyjaśniać i uzasadniać, że takie mechaniczne stawianie sprawy nie miałoby w naszym ludowym wojsku żadnego uzasadnienia. Pewno, że można by wiele załatwić rozkazem. Ale przecież chodzi o to, by idea współzawodnictwa powstawała u samych żołnierzy, by rywalizacja wynikała z naturalnej u młodych ludzi potrzeby. Chodzi wreszcie o to, by to co się robi nie było tylko machinalnym wykonywaniem obowiązków, lecz świadomym działaniem na rzecz dorobku szkoleniowego i gotowości bojowej. Również wysiłkowi kadry w wykonywaniu jej trudnych i odpowiedzialnych obowiązków winno towarzyszyć pełne zrozumienie, że ofiarne i rzetelne wykonywanie zadań, wysoki stopień zdyscyplinowania, mistrzowskie opanowanie rzemiosła wojskowego, stała i pełna gotowość bojowa — są konkretnym i cennym wkładem w dzieło zabezpieczenia pokojowego, socjalistycznego budownictwa w kraju.

Właśnie tym celom służy rozwijane w jednostkach WOPK współzawodnictwo o miano Klucza Służby Socjalistycznej. Współzawodnictwo to jest tym cenniejsze, że nieustanny rozwój techniczny powoduje jednocześnie unowocześnienie uzbrojenia naszych wojsk. Wiąże się to, jak wiadomo, nierozerwalnie ze zmianami w psychice ludzi, w zakresie szkolenia i wychowania. Oddziaływanie kadry dowódczej na żołnierzy w tym niezwykle nasyconym nowoczesną techniką bojową organizmie, jakim są nasze wojska, w systemie automatów i półautomatycznych układów, jest i musi być odmiennie traktowane niż w poprzednich, nawet niezbyt odległych okresach. Stąd też zachodzi pilna potrzeba stawiania sobie pytania, jakimi formami i metodami szkolić i wychowywać, by osiągane wyniki zarówno w procesie bezawaryjnego latania, jak i działalności bojowej, były coraz lepsze i pełniejsze, by lepiej wykonywać zadania postawione przed wojskami OPK. Naprzeciw tego rodzaju pytaniom i problemom wychodzi również socjalistyczne współzawodnictwo.

Mówiąc o socjalistycznym współzawodnictwie w Wojskach WOPK trzeba też wspomnieć, że nie brakło tu oponentów. Wśród niektórych pilotów brak było należytego zrozumienia idei współzawodnictwa o miano Klucza Służby Socjalistycznej. Również propagowanie tych idei nie zawsze było należycie ukierunkowane. Jednocześnie brak jednolitego stanowiska wśród aparatu politycznego i dowódczego, co do potrzeby rozwijania tego ruchu, powodował nierównomierny jego rozwój w poszczególnych jednostkach. Były więc jednostki, w których znajdowało się po kilka Kluczy Służby Socjalistycznej, a były również i takie, gdzie do niedawna nie było ani jednego.

Przeciwnicy rozwijania ruchu na poparcie swoich wniosków wysuwali tezę, że pilot lotnictwa myśliwskiego działa w pojedynkę i w związku z tym nie ma potrzeby tworzenia kolektywów i rozwijania współdziałania. O tym, że zwolennicy takich poglądów byli w błędzie, przekonały wszystkich wypadki związane z działalnością lotnictwa podczas agresji na kraje arabskie. W Wojskach OPK widzi się potrzebę rozwijania i umacniania ruchu współzawodnictwa, które między innymi umacnia cechy zespołowego działania.

Mówi dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju **gen. bryg. pil. Roman Paszkowski: „Pomyślne wykonanie zadań postawionych przed lotnictwem, takich jak: utrzymanie pełnej gotowości lotnictwa do natychmiastowego odparcia ataku nieprzyjaciela powietrznego we wszystkich warunkach atmosferycznych dnia i nocy, opanowanie umiejętności prowadzenia walk powietrznych w składzie kluczy i eskadr, opanowanie umiejętności prowadzenia działań bojowych z lotnisk trawiastych i o ograniczonych rozmiarach oraz zapewnienie dużej bezawaryjności i bezpieczeństwa latania, może być dokonane przez zgrane, wzajemnie rozumiejące się w walce i pracy kolektywy. Właśnie temu głównie służy idea Kluczy Służby Socjalistycznej".**

Ruch współzawodnictwa socjalistycznego w Wojskach OPK przyczynił się walnie do stworzenia i okrzepnięcia zgranych, ofiarnych, koleżeńskich i oddanych bez reszty naszej Ojczyźnie pilotów. W połączeniu z wysokimi umiejętnościami pilotażowymi i taktycznymi tychże pilotów dało to wyniki, które zostały wysoko ocenione nie tylko przez dowództwo WOPK, ale również przez kierownictwo ministerstwa Obrony Narodowej i dowódcę Układu Warszawskiego.

Członkowie Kluczy Służby Socjalistycznej swą wzorową, codzienną pracą i całą swoją postawą pomnażają szkoleniowy dorobek Wojsk OPK. Ich ideowe zaangażowanie i rzetelność w pracy — to rezultat przemyślanego i celowego działania na rzecz obronności naszego kraju. Osiągnięcia KSS — to także wynik klimatu patriotycznego i ideowego wychowania, klimatu, który daje największe możliwości dla rodzenia się w skali masowej postaw nacechowanych ofiarnością, poczuciem wysokiej odpowiedzialności i dyscypliny. Niewątpliwy jest też fakt, że rozwój współzawodnictwa w Wojskach OPK należy rozpatrywać w kontekście aktualnej sytuacji politycznej w kraju i na świecie oraz w oparciu o zadania szkoleniowe i gotowość bojową jednostek.

Można by oczywiście przytoczyć tu wiele nazwisk pilotów, członków i dowódców KSS, którzy swą służbą i współzawodnictwem na co dzień realizują z powodzeniem niełatwe zadania stawiane przed lotnictwem Obrony Powietrznej Kraju. Wielu z nich wyróżnił na spotkaniu osobiście dowódca WOPK **gen. bryg pil. R. Paszkowski**, wręczając im białą broń boczną i nagrody książkowe. Znaleźli się wśród nich: **kpt. pil. Józef Kurek, kpt. pil. Ireneusz Pyrzyński, kpt. pil. Stanisław Wyderka, kpt pil. Zygmunt Mordzonek i inni.**

HENRYK KUCHARSKI



Klucze Służby Socjalistycznej to m. in. podnoszenie gotowości bojowej...


...oraz rozwijanie koleżeństwa i umiejętności zespołowego działania.
Foto: H. Kucharski i J. Szymański



Rozmawiamy z HARRO WÖDLEM mistrzem świata w klasie otwartej

ALPEJSKA WYTRWAŁOŚĆ

KIEDY siedem lat temu w Zell am See na podium dla zwycięzców stawał Harro Wödl, aby otrzymać srebrny medal za tytuł Szybowcowego Wicemistrza Austrii 1961, miał 34 lata. Był rewelacją ówczesnych mistrzostw, już choćby ze względu na to, iż nie włada on prawą ręką. Chociaż ten jednoręki pilot startował w zawodach po raz pierwszy, jego debiut uznano za niezwykle udany. Oto zaledwie kilka punktów zabrakło mu do tytułu mistrzowskiego i złotego medalu. Trzeba tu przypomnieć, iż w zawodach tych startował również szybownik polski Józef Pieczewski, który latając na „Foce" wywalczył ostatecznie 8 miejsce.

Harro Wödl, który aktualnie ma 41 lat, przeszedł trudną drogę w lotnictwie, przy czym latanie stało się jego pasją, a ponadto zawodem. Wytrwałość, pasja i odwaga cechują Alpejczyków. Takim właśnie jest Wödl. Na szybowcach zaczął latać w 1942 roku, a więc w okresie wojny. Dzisiaj ma już na swym koncie ponad 3 000 godzin wylatanych na szybowcach. Diamentową Odznakę Szybowcową uzyskał w 1962 roku jako szósty szybownik austriacki i 262 pilot na świecie. W tym miejscu warto przypomnieć, że Złotą Odznakę Szybowcową otrzymał w lipcu 1960 roku (nr 24).

W 1962 roku Harro Wödl startował po raz drugi w mistrzostwach Austrii i po raz pierwszy wywalczył tytuł mistrzowski. W tym samym roku ustanowił dwa rekordy swego kraju: w przelocie docelowo-powrotnym pokonał odległość 508 km, natomiast w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km uzyskał wynik 85,14 km/h. Oba rekordy zdobył na szybowcu „Standard Austria".

Pod niebem Argentyny w 1963 roku wywalczył na rozgrywanych tam Szybowcowych Mistrzostwach Świata 5 miejsce w klasie standard. Rok później ponownie został Szybowcowym Mistrzem Austrii. W 1965 roku brał udział w mistrzostwach świata rozgrywanych w South Cerney, na których uplasował się na 12 miejscu w klasie standard. Z kolei w 1966 roku zwyciężył w Międzynarodowym Konkursie Szybowcowym przeprowadzonym we Francji. Aktualnie jest wicemistrzem Austrii w klasie standard. Pracuje jako instruktor szybowcowy w Aigen. Żonaty.

Uczestnictwo w tegorocznych mistrzostwach świata było jego trzecim startem w tej wielkiej imprezie. Startem, jak się okazało, niezwykle udanym. Zdobył w Lesznie tytuł Szybowcowego Mistrza Świata w klasie otwartej, w której to brał udział po raz pierwszy; zwyciężył ponadto w dwóch konkurencjach (drugiej i piątej). W Lesznie latał na szybowcu „Cirrus", zajmując kolejno miejsca w poszczególnych konkurencjach: 7, 1, 2, 17, 1—2, 16—17, i 5.

— Jak Pan ocenia swój udział w mistrzostwach świata, a przede wszystkim start na szybowcu „Cirrus"?

— Zdobyty tytuł mistrzowski mówi sam za siebie. W tym miejscu muszę jednak z nieukrywaną satysfakcją podkreślić, iż swój sukces w Lesznie uzyskałem dzięki szybowcowi, który nie tylko nie zawiódł mych nadziei, ale szczególnie w ostatniej konkurencji — tak bardzo dla mnie decydującej — okazał się naprawdę doskonały.

— Nie będzie przesadą jeśli się stwierdzi, że trafił dobry szybowiec na dobrego pilota...

Harro Wödl uśmiecha się i mówi:

— Tę ocenę pozostawiam tym wszystkim, którzy próbują wyciągać wnioski.

— Co zadecydowało, że zmienił Pan klasę standard na klasę otwartą?

— Szybowiec. W rezultacie szybowiec i klasa, w której startowałem, okazały się dla mnie bardzo szczęśliwe.

— Czy można prosić o kilka zdań na temat pana taktyki rozgrywania konkurencji w Lesznie?

— Krótko mówiąc, starałem się możliwie jak najszybciej meldować nad taśmą i odchodzić na trasę przelotu. Wydaje mi się, że w tych warunkach atmosferycznych, w jakich przeprowadzono większość konkurencji mistrzostw, należało przyjąć właśnie taką taktykę. Zresztą okazała się ona na ogół słuszna. Przyznać się muszę, że bardziej zwracałem uwagę na przebytą odległość niż na uzyskaną prędkość, chociaż do przelotów prędkościowych przywiązuję również dużą uwagę i znaczenie.

— W związku z tym: jak się Panu latało w Polsce?

— Dobrze i przyjemnie.

— W którym dniu odpowiadały Panu najbardziej warunki atmosferyczne?

— Chociaż w ostatniej konkurencji zająłem piąte miejsce, które z kolei zapewniło mi zdobycie tytułu mistrzowskiego, to jednak warunki pogodowe, przy których rozgrywano tę właśnie konkurencję, uważam za najlepsze. Warunki te uważam za typowe dla Polski, zresztą tak ocenili je zawodnicy latający już niejednokrotnie pod polskim niebem.

— Czy ma Pan jakieś uwagi o organizacji mistrzostw?

— Uwag specjalnych nie mam, ale na szczególne podkreślenie sprawności organizacyjnej zasługują polscy holownicy.

— Jakie wrażenia wywozi Pan z Polski?

— Jak najlepsze. Oprócz miłych wrażeń, wywożę z Polski to co jest najdroższe zawodnikowi szybowcowemu — tytuł mistrza świata.

Wicemistrz świata w klasie otwartej GORAN AX Szwecja



Lat 25. Jeden z młodych i należących do czołowych szybowników szwedzkich. Goran Ax mieszka w Ensloew. Jest pilotem zawodowym. Żonaty. Na szybowcach zaczął latać w 1958 roku (mając 15 lat), przy czym do tej pory wylatał zaledwie 430 godzin. Natomiast na samolotach przebył w powietrzu ponad 1 200 godzin. Jest posiadaczem Złotej Odznaki Szybowcowej z 3 diamentami. W Szybowcowych Mistrzostwach Skandynawii rozegranych w 1966 roku uplasował się na 4 miejscu, zaś w Szybowcowych Mistrzostwach Szwecji, przeprowadzonych w 1967 roku, wywalczył 5 lokatę. Na XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie startował na szybowcu „Phoebus C" i w poszczególnych konkurencjach zajął miejsca: 8, 20, 3, 3—4, 12, 9—11, i 8.

II wicemistrz świata w klasie otwartej RUEDI SEILER — Szwajcaria

Lat 40. Mieszka w Wil. Żonaty, ma 3 dzieci. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1956 roku i do tej pory wylatał 1 550 godzin. Ustanowił trzy rekordy swego kraju: wysokości absolutnej, w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 500 km oraz w przelocie docelowo-powrotnym. Czterokrotnie zdobył tytuł Szybowcowego Mistrza Szwajcarii. W 1961 roku zwyciężył w zawodach szybowcowych o Puchar Europy; impreza ta odbyła się we Francji. W Lesznie latał na szybowcu „Diamant-18". W konkurencjach zajął kolejne lokaty: 11, 4, 1, 26-28, 15, 1, 4.



Rozmawiamy z A. SMITHEM mistrzem świata w klasie standard

SZYBOWNICTWO BLISKIE SERCU

AKTUALNY mistrz świata w klasie standard Andrew Smith zaczynał latać na szybowcach dziesięć lat temu, a więc wówczas, gdy na podium dla zwycięzców w Lesznie — na którym on sam stanął — święcił wielki triumf Adam Witek i szybownictwo polskie. Amerykanin, mimo swych 44 lat, jest młodym szybownikiem. Chociaż za sterem różnych typów szybowców zasiada od dziesięciu lat, wylatał już ponad 1 500 godzin, przeleciał wiele tysięcy kilometrów i zdobył dużo doświadczenia zawodniczego. Tego doświadczenia mógłby pozazdrościć mu niejeden pilot, który rozpoczynał latać w tym samym czasie lub o wiele wcześniej od niego.

Andrew Smith wielokrotnie uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach USA, przeleciał setki kilometrów w bardzo trudnych warunkach termicznych, wykazując podczas ich trwania dużą odporność fizyczną i psychiczną. Dwukrotnie wywalczył tytuł Szybowcowego Mistrza USA. Działo się to w 1961 i w 1967 roku. Na 29 z kolei mistrzostwach USA, w 1962 roku, Smith startował na szybowcu LO-150. Ostatnia konkurencja mistrzostw zadecydowała, że został dziesiątym szybownikiem swego kraju.

Udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie był drugim z kolei tego rodzaju startem dla Andrew Smitha. Po raz pierwszy w mistrzostwach świata uczestniczył on w 1965 roku, w South Cerney, w Anglii. Zajął tam 14 miejsce w klasie otwartej.

Tegoroczny Szybowcowy Mistrz Świata w klasie standard mieszka w Southfield, w stanie Michigan, na terenie którego znajdują się ogromne jeziora. Z zawodu jest inżynierem architektem. Kawaler. Lata również na samolotach. Do tej pory przebył w powietrzu ponad 5 000 godzin, przy czym pilotował maszyny jedno- i wielosilnikowe.

Andrew Smith jest drugim z kolei, szybownikiem USA, który wywalczył na mistrzostwach świata tytuł mistrzowski. Pierwszy taki tytuł zdobył w 1956 roku Paul Mac Cready.



Foto:St. Jaśko (3)

W Lesznie Smith latał na szybowcu „Elfe" S-3 i w poszczególnych konkurencjach zajmował miejsca: 3, 7—8, 32, 4—5, 2, 7, 18 i 6—7. Z zestawienia tego wynika, że Smith nie wygrał żadnej konkurencji: dwukrotnie zajmował dalsze miejsca, a w pozostałych konkurencjach znajdował się w czołówce zawodników.

— Jak się Panu latało w Polsce, oczywiście w tych warunkach pogodowych, jakie panowały podczas trwania mistrzostw świata?

— Może moja odpowiedź będzie trochę zaskakująca, ale warunki atmosferyczne, jakie panowały w okresie mistrzostw świata, odpowiadały mi jak najbardziej. Stąd też latało mi się więcej niż dobrze. Dotychczas wiele godzin przesiedziałem w kabinie szybowca, wykonując uciążliwe loty w trudnych warunkach termicznych. Stąd też i moja opinia o warunkach pogodowych panujących podczas mistrzostw w Lesznie.

— Przed trzema laty zadebiutował Pan w mistrzostwach świata. Było to w Anglii. Startował Pan wtedy w klasie otwartej. Co wpłynęło na zmianę klasy otwartej na klasę standard?

— W Anglii zdobyłem sporo doświadczenia zawodniczego. Nie uzyskałem tam wielkich laurów sportowych. Chociaż znalazłem się — jak wiadomo — dopiero w drugiej dziesiątce, to jednak swój debiut w mistrzostwach świata oceniłem jako udany. Po mistrzostwach zacząłem analizować swoje możliwości uzyskania lepszej lokaty sportowej w kolejnych mistrzostwach świata. Dwa lata temu doszedłem do wniosku, że pod każdym względem odpowiada mi klasa standard. Oczywiście moją wcześniejszą decyzję przesądził następnie wybór szybowca „Elfe", który, nie muszę tego ukrywać, bardzo mi się spodobał.

— Jednym słowem jest Pan zadowolony nie tylko z wyboru klasy, w której Pan startował, ale również i z szybowca?

— Zadowolony, to moim zdaniem określenie zbyt oszczędne. Jestem po prostu szczęśliwy, iż podjąłem tak rozsądną decyzję, w wyniku której odniosłem sukces życiowy. Zdobycie tytułu mistrzowskiego, o który ubiegało się wielu doskonałych pilotów na tegorocznych mistrzostwach w Lesznie, nie było łatwe.

— Czy obawiał się Pan rywalizacji zawodników polskich?

— Oczywiście. Mam wiele uznania i podziwu dla polskich szybowników, szczególnie dla ich techniki i taktyki latania. Bardzo podobały mi się, na przykład, pokazy lotnicze w dniu otwarcia mistrzostw, a przede wszystkim popis akrobacji szybowcowej. Wydaje mi się, że wasi zawodnicy na mistrzostwach w klasie standard, a szczególnie Edward Makula, którego bardzo cenię, uzyskali wyniki dobre jak na szybowce, które mieli do swej dyspozycji.

— Czy po zdobyciu ogromnego sukcesu sportowego będzie Pan za dwa lata bronił tytułu mistrza świata zdobytego w Lesznie?

— Jak najbardziej. Sądzę, że nie po raz ostatni znalazłem się w czołówce najlepszych szybowników świata. Szybownictwo od dawna stało się bliskie i drogie memu sercu. O rozstaniu z nim nigdy jeszcze nie myślałem.

— Jakie wrażenia wywozi Pan z naszego kraju?

— Bardzo przyjemne.

TADEUSZ MALINOWSKI

Wicemistrz świata w klasie standard PER AXEL PERSSON Szwecja

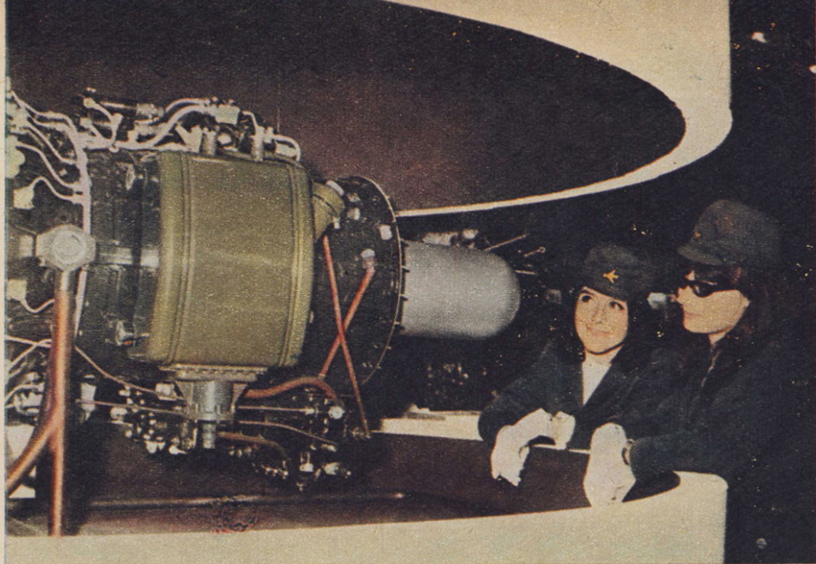
Lat 46. Mieszka w Ljungbyhed. Pilot wojskowy w stopniu kapitana lotnictwa. Jest żonaty, ma dwoje dzieci. Na szybowcach zaczął latać w 1942 roku i do tej pory wylatał 700 godzin. Instruktor szybowcowy. Na samolotach wylatał 3 555 godzin. Jest posiadaczem Złotej Odznaki Szybowcowej z 2 diamentami. W 1947 roku ustanowił międzynarodowy rekord przewyższenia. Trzykrotny Szybowcowy Mistrz Szwecji (1947, 1959 i 1965). Wielokrotny uczestnik Szybowcowych Mistrzostw Świata. W 1948 roku zdobył tytuł mistrza świata w Szwajcarii; w 1958 roku wywalczył drugie miejsce w klasie standard. W Lesznie startował na szybowcu „Standard-Libelle." Uzyskał następujące miejsca: 22, 9, 21—28, 1, 4, 27, 1, i 16.



II wicemistrz świata w klasie standard RUDOLF LINDNER — NRF



Lat 37 Mieszka w Obersulmetingen. Z zawodu mechanik precyzyjny. Jest żonaty, ma 1 dziecko. Na szybowcach zaczął latać w 1954 roku i do tej pory wylatał 1 200 godzin. Na samolotach wylatał ponad 300 godzin. Ma Złotą Odznakę Szybowcową. Ustanowił rekord swego kraju w przelocie otwartym na odległość 875 km. Dwukrotny Szybowcowy Mistrz NRF (1962 i 1966). W Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1965 uplasował się na 8 miejscu w klasie standard. W Lesznie latał na szybowcu „Phoebus A". W konkurencjach zajął miejsca: 2, 30, 13—15, 6—7, 22, 11, 3—4, i 15.



Silnik turboodrzutowy polskiej konstrukcji i produkcji SO-1 (dodajmy laureat „Błękitnych Skrzydeł" „Skrzydlatej Polski" za rok 1967).



Jak zwykle — dużym zainteresowaniem cieszyły się na Targach polskie szybowce. Oto dwumiejscowy „Bocian — 1E".

XXXVII MTP POZNAŃ 1968

MIĘDZYNARODOWE Targi Poznańskie, największa impreza handlowa polskiego przemysłu i handlu zagranicznego, zbiegły się w tym roku w czasie z XI Szybowcowymi Mistrzostwami Świata w Lesznie i XI Kongresem OSTIV. Nic też dziwnego, że w dniach niepogody i wolnych od konkurencji goście zagraniczni w Lesznie odwiedzali Poznań i przy okazji oczywiście Targi, ponieważ tradycje ich znane są już w świecie.

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY

W tym roku polski przemysł lotniczy i silnikowy, którego tradycje sięgają niemal 50 lat, wystąpił pod hasłem: „Polski przemysł lotniczy wszędzie", będąc bezsprzecznie jednym z silniejszych przedstawicieli przemysłu z dominującą przewagą produkcji eksportowej. Już od czterech lat nasz przemysł lotniczy przeszedł na nową formę ekspozycji, organizując scentralizowaną ekspozycję Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. Obejmowała ona cztery podstawowe branże, będące w gestii Zjednoczenia, tj. branżę silników wysokoprężnych, branżę lotniczą, branżę chłodnictwa przemysłowego i branżę hydrauliki siłowej. Centralizacja branżowa ekspozycji pozwoliła na wyeksponowanie nie tylko samych wyrobów finalnych branż, ale również na właściwe, globalne zademonstrowanie możliwości technicznych przedsiębiorstw zrzeszonych w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego i stanowiła doskonałą reklamę oferty kooperacji przemysłowej na rzecz kontrahentów zagranicznych.

Spójrzmy więc na branżę lotniczą, która prezentowana była na tegorocznych MTP pod tradycyjną firmą PZL. W naturze i w postaci modeli redukcyjnych przedstawiono następujący sprzęt:

— szybowce szkolno-treningowe, wyczynowe, wysokowyczynowe i zawodnicze;
— samoloty wielozadaniowe;
— wyposażenie lotnicze, silniki lotnicze i lotnicze przyrządy pokładowe oraz osprzęt.

W pierwszej grupie znalazły się szybowce — „Bocian-1E", SZD-30 „Pirat", SZD-32 „Foka-5" i SZD-31 „Zefir-4". W drugiej samoloty: PZL-104 „Wilga-35", PZL-101 „Gawron", AN-2 i TS-11 „Iskra". W grupie śmigłowców — wielozadaniowy Mi-2. Rodzina silników reprezentowana była kolejno przez: silnik tłokowy typu AI-14R, 9-cio cylindrowy w układzie gwiazdy pojedynczej o mocy 260 KM; silnik turbinowy typu GTD-350 o mocy 400 KM, przeznaczony do napędu śmigłowców i ewentualnie samolotów klasy lekkiej; silnik turboodrzutowy typu SO-1, o ciągu 1 000 kG.

Z kolei ekspozycja lotniczych przyrządów pokładowych, osprzętu elektrycznego i aparatury pomiarowo-kontrolnej. Oferowane były przyrządy pokładowe do samolotów, śmigłowców i szybowców, zarówno pilotażowe, nawigacyjne, kontrolne, jak i elektryczny osprzęt lotniczy. A więc: prędkościomierze, wysokościomierze, wariometry typu skrzydełkowego i membranowego, busole, sztuczny horyzont, zakrętomierz, rurki spiętrzeniowe, regulatory i sygnalizatory ciśnienia itp.

W ramach ekspozycji lotniczej na XXXVII MTP wystąpiono również z ofertą eksportową na usługi w dziedzinie gospodarki rolnej. Zainteresowanie zagranicznych kontrahentów wykazuje, że dziedzina lotnictwa gospodarczego ma poważne perspektywy rozwoju, a postępująca w szybkim tempie mechanizacja rolnictwa stwarza tam możliwości zastosowania w najszerszym zakresie sprzętu lotniczego. Różnorodność form usług agrolotniczych, jak sprzedaż sprzętu lotniczego z bazami naziemnymi i obsługą, bądź sprzedaż samych usług, stwarza pomyślne perspektywy dla naszego lotnictwa gospodarczego na wielu rynkach zagranicznych. Oferta przemysłu lotniczego obejmowała również usługi sanitarne, ratownicze, transportowe, szkolenie kadr i inne.

Przedmiotem eksportu omawianej gałęzi naszego przemysłu są także kompletne obiekty lotnicze. Zamierzenia eksportowe przemysłu lotniczego w tym zakresie obejmują: montowanie samolotów wielozadaniowych, budowę hamowni silników lotniczych, tuneli aerodynamicznych i laboratoriów wytrzymałościowych, budowę kompletnych zakładów szybowcowych i śmigłowcowych.

Zwiedzający Targi mogli również dość często obserwować nad terenem MTP praktyczny popis możliwości nowej „Wilgi", która podobała się zarówno gościom zagranicznym na mistrzostwach w Lesznie, gdzie była demonstrowana specjalnie zainteresowanym, jak i w Poznaniu.

Ekspozycja przemysłu lotniczego i silnikowego na XXXVII MTP cieszyła się zainteresowaniem wielu delegacji zagranicznych. Już w pierwszych dniach trwania Targów sfinalizowane zostały umowy na dostawę sprzętu, budowę kompletnych obiektów lotniczych i kooperację w zakresie produkcji sprzętu lotniczego m. in. z Bułgarią, Niemiecką Republiką Demokratyczną i Demokratyczną Republiką Wietnamu.

Tegoroczna ekspozycja przemysłu lotniczego na XXXVII MTP obejmowała szeroki, bardzo urozmaicony i interesujący asortyment produkowanych wyrobów i stanowiła obszerną i konkretną ofertę eksportową naszego przemysłu. Przy czym wystawione towary były przedmiotem dotychczasowego i obecnego eksportu, bądź są nowymi konstrukcjami, które wejdą do eksportu w najbliższym czasie.

Należy tu przypomnieć, że eksport polskiego przemysłu lotniczego w ostatnim okresie obejmuje ponad 50 krajów na pięciu kontynentach świata i dociera do takich krajów jak Australia, Nowa Zelandia, Kanada, Stany Zjednoczone, Meksyk, Argentyna, Wenezuela, Brazylia, Indie, Syria, Tunezja i innych. Wyroby przemysłu lotniczego są wysoko cenione na rynkach zagranicznych, co wyraźnie świadczy o ich klasie i dobrej jakości oraz spełnieniu wymagań stawianych przez użytkowników. Daje to poważne szanse dalszego rozwoju eksportu, przy równoległym zabezpieczeniu nowych uruchomień na eksport i stałej modernizacji już istniejących asortymentów eksportowych.

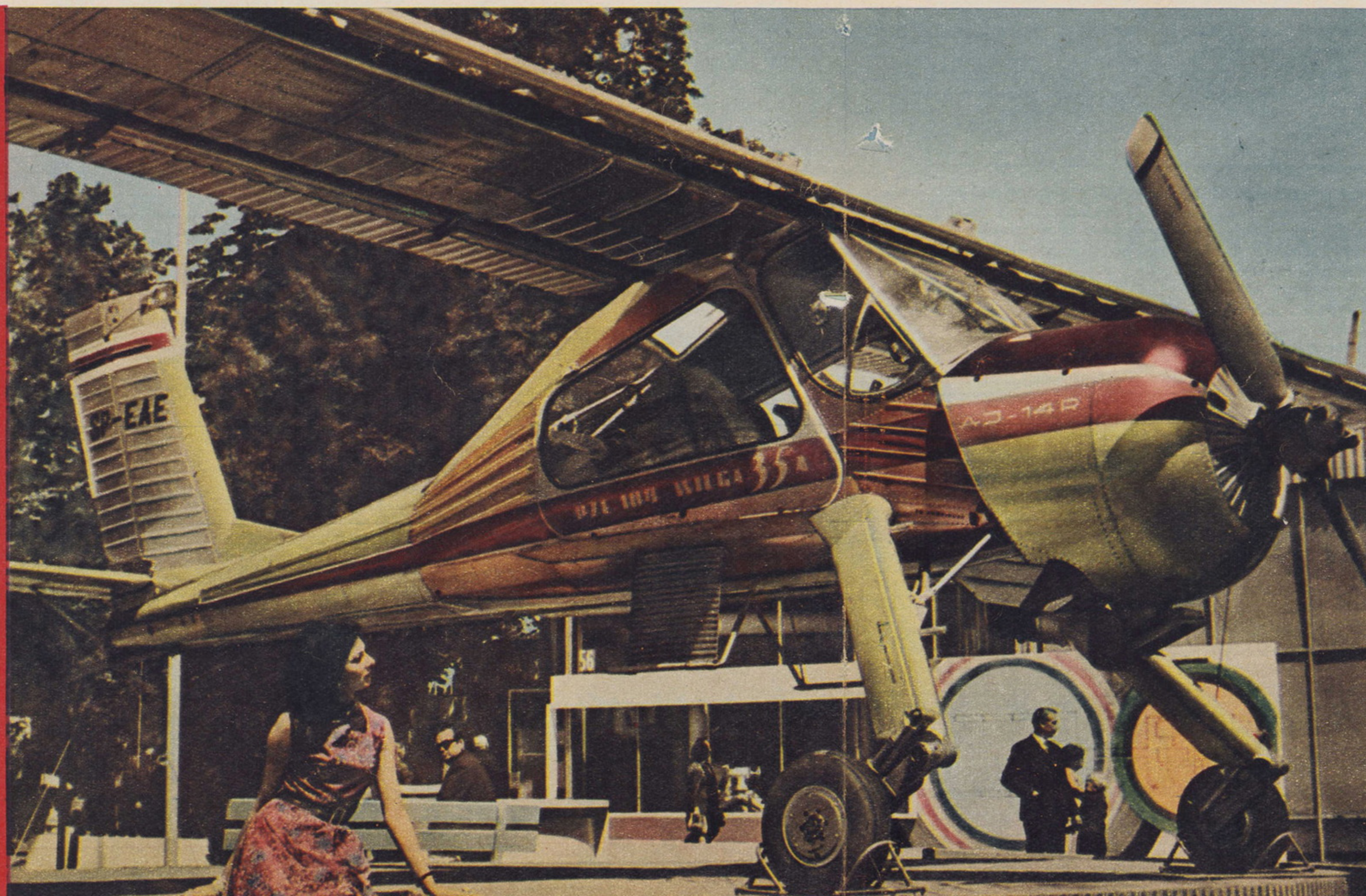
ZDOBYCZE KOSMOSU

W poszukiwaniu lotnictwa i astronautyki na MTP odwiedziliśmy szereg innych pawilonów, m. in. pawilon Związku Radzieckiego. Był on urządzony niezwykle pomysłowo. U wejścia gości targowych witała, pokazana po raz pierwszy w tym roku, centralna ekspozycja pt. „Zdobycie Kosmosu przez ZSRR", zorganizowana przez Akademię Nauk ZSRR. Pokazano w niej modele pojazdów kosmicznych oraz sztucznych satelitów Ziemi. Były tam m. in.: ogromny model (w skali 1:2) statku kosmicznego „Wostok" wraz z ostatnim członem rakiety nośnej; precyzyjnie wykonane (w wielkości naturalnej) satelity „Łuna-3", „Łuna-9"; dalej: „Elektron-2", „Mołnia-1", i „Meteor". Wystawiono również makiety proporców wyniesionych w przestrzeń kosmiczną przez radzieckie rakiety. Wszystko to przypomniało raz jeszcze nie tylko o tym, jak wielką potęgą przemysłową jest ZSRR, ale przede wszystkim, jaką wysoką techniką dysponuje Kraj Rad.

Obok, z prawej strony wejścia do pawilonu, eksponowano makiety najnowszych radzieckich samolotów komunikacyjnych i śmigłowców, z których najwięcej zainteresowania wzbudzała makieta samolotu naddźwiękowego Tu-144, odznaczająca się piękną, oryginalną sylwetką.

LOTNISKO W CIĄGU 3 GODZIN

W pawilonie Czechosłowacji centrala „Omnipol" oferowała ostatnie nowości lotnicze tego kraju. Spośród nich na czoło wybijała się niewątpliwie oferta eksportowa pod hasłem „Lotnisko w ciągu trzech godzin". Jest to ruchomy oświetleniowy zestaw lotniskowy pod nazwą MLOK-1. Ten ruchomy zestaw lotniskowych sygnałów, transportowany własnymi środkami i zaopatrywany we własne źródło energii elektrycznej, jest całkowicie samowystarczalny. Można go instalować w ciągu trzech godzin przy



Jednym z najciekawszych i zwracających na siebie największą uwagę eksponatów był samolot PZL-104 „Wilga-35A", z silnikiem AJ-14R.

W pawilonie Związku Radzieckiego dominował wielki model statku kosmicznego „Wostok", wraz z ostatnim członem rakiety nośnej. Zdjęcia: M. Kobrzyński (3) i Romuald Broniarek (2).

pomocy kilku pracowników na zupełnie uprzednio nie przygotowanym terenie przeznaczonym na lotnisko. Zestaw MLOK-1 przeznaczony jest zarówno dla stałych lotnisk (jako urządzenie rezerwowe na wypadek uszkodzenia lub zniszczenia stałego urządzenia oświetlającego, jak również dla lotnisk polowych, tymczasowych, które trzeba szybko przemieszczać i szybko instalować, np. podczas prowadzenia badań geograficznych, geologicznych itp. w odległych krajach, przy budowie rurociągów ropy, rurociągów gazowych, przy pracach rekonstrukcyjnych po dużych klęskach żywiołowych itp. Ruchomy oświetleniowy zestaw zabezpieczający MLOK-1 składa się z dwóch identycznych członów. Każdy z nich jest przystosowany do samodzielnego ruchu, niezależnie od drugiego i składa się z samochodu ciężarowego z nadbudową z płyt ściennych, z szafkowej przyczepy i z centrali elektrycznej. Tak i ciężarowy pojazd szosowy ma niewielkie rozmiary (długość — 17,8 m, szerokość — 2,58 m i wysokość — 3,16 m) i łączny ciężar — 22 150 kG z pełnym wyposażeniem i załogą.

Przemysł naszych południowych sąsiadów oferował również swe samoloty, m. in. samolot rolniczy „Čmelak" i pasażerski samolot turbośmigłowy L-410 (prototyp w budowie), mogący zabierać 12—17 pasażerów (dwa silniki M-601 o mocy 700 KM; zakłada się również możliwość zabudowania francuskiego silnika turbośmigłowego „Astazou-XII i XIV"; prędkość — 353 km/h; zasięg — 1 200 km; pułap — 8 000 m). Pierwsze loty L-410 przewiduje się w 1969 r.

Poza tym Czechosłowacy oferowali na Targach jeszcze m. in. produkty fabryki spadochronów KRAS w Hornicach (na Morawach), znane samoloty Zlin (Wytwórni MORAVAN w Otrokowicach) oraz nowy precyzyjny radar Tesla RP-2F (obserwuje się położenie samolotu od 20 km, aż do momentu jego zetknięcia się z ziemią).

FUNKCJA WYSTAWY ŚWIATOWEJ

XXXVII Międzynarodowe Targi Poznańskie zakończyły się zawarciem licznych transakcji

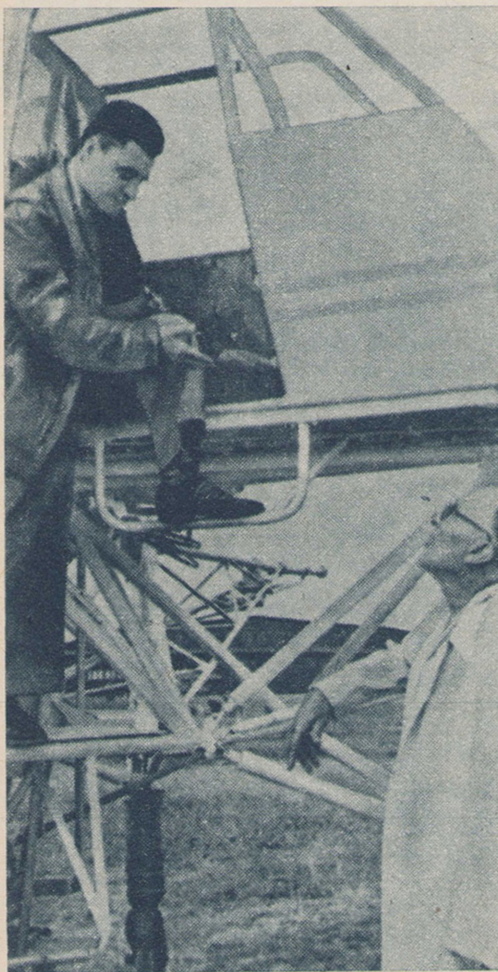


Efektownie wykonany model sztucznego satelity „Łuny-3".

handlowych, ale nie jest to jedyna ich zasługa. Ta wielka, międzynarodowa impreza handlowa spełniała również funkcję wystawy światowej, na której najciekawszą ekspozycję zaprezentowała chyba Japonia. Wśród około 10 tys. eksponatów znajdujących się w pawilonie japońskim, na uwagę zasługiwały przede wszystkim wyroby przemysłu elektronicznego. Firma „Nippon Electric" zaprezentowała m. in. najmniejszy z dotychczas wyprodukowanych na świecie komputerów — NEAC-1240, przeznaczony dla małych zakładów przemysłowych.

Bardzo ciekawa i bogata pod tym względem była ekspozycja NRD, gdzie wystawiono wiele różnych urządzeń elektronowych, coraz bardziej niezbędnych w nowoczesnych przedsiębiorstwach przemysłowych. Wiele ciekawostek technicznych znalazło się w pawilonach Włoch, Wielkiej Brytanii, Czechosłowacji i Szwajcarii.

W ciągu 14 dni zwiedziło Targi około 500 tysięcy osób, w tym co najmniej 20 tysięcy inżynierów i techników różnych specjalności, dla których — podobnie jak dla wszystkich zwiedzających MTP — był to niezwykle pożyteczny przegląd nowości techniki na świecie ze wszystkich prawie dziedzin. **(kon.)**









WSPANIAŁY OBLATYWACZ

JEDEN z najlepszych radzieckich pilotów doświadczalnych Siergiej Korzynszczikow powiedział kiedyś, że „dobry pilot doświadczalny musi umieć latać nie tylko lepiej od innych, ale również tak, jak właściwie nikt jeszcze nie latał". Sformułowanie to pasuje idealnie do wspaniałego oblatywacza radzieckiego — Jurija Garnajewa. Wypróbowywał on w swej bogatej karierze samoloty myśliwskie, bombowe, śmigłowce i szybowce rozlicznych typów, dokonywał różnych prób z maszynami, na których nikt ani przed nim, ani po nim nigdy jeszcze nie latał.

Na zdjęciach wyżej pokazujemy maszyny, z którymi doświadczenia przeprowadzał Jurij Garnajew. Oto aparat pionowego startu, tzw. „turbolot", który pokazany był w roku 1958 podczas parady lotniczej w Tuszynie pod Moskwą. „Turbolot" wyposażony był w silnik odrzutowy RD-9 o ciągu 2 800 kG. Dalej: Ka-22 „Wintokrył" skonstruowany przez Kamowa. „Wintokrył" posiadał dwa silniki turbośmigłowe AI-20. W roku 1961 ustanowiony został na nim międzynarodowy rekord prędkości — 356 km/h. Obok: Śmigłowiec Mi-4, na którym Garnajew wypróbowywał możliwości ratowania się w locie. Zdjęcie pokazuje moment odpadnięcia wirników wskutek eksplozji.

Jurij Garnajew zginął śmiercią lotnika w dniu 6 sierpnia ub. r. we Francji, w pobliżu Marsylii, pod szczątkami śmigłowca pożarniczego Mi-6, kiedy brał udział w akcji gaszenia wielkiego pożaru lasu. Wraz z nim zginęła cała załoga śmigłowca. Garnajew był odznaczony złotą gwiazdą Bohatera Związku Radzieckiego. Na zdjęciu z lewej: Garnajew w czasie prób z „turbolotem". Niżej: jeden z najnowszych radzieckich samolotów pionowego startu, wypróbowany również przez Garnajewa.



SPORT SPADOCHRONOWY

● **Nowy** rekord NRD ustanowiła 4-osobowa grupa spadochroniarek NRD (Barbara Karkoschka, Brigitte Grellman-Streiber, Gisela Adler i Jutta Irmscher), uzyskując w skoku kombinowanym z wysokości 1 500 m średnią odległość 0,585 m od środka koła. Rekord międzynarodowy wynosi 0,34 m i jest w posiadaniu spadochroniarek radzieckich.

● **Wspaniałe,** absolutne rekordy świata ustanowili w Taszkiencie spadochroniarze radzieccy Krestiannikow, Kazakow, Tkaczenko, Gurnyj i Osipow, w grupowych skokach kombinowanych na celność lądowania z wysokości 1 500 m i 600 m oraz w grupowym skoku na celność lądowania z wysokości 600 m (z natychmiastowym otwarciem spadochronów): wszyscy osiągnęli wynik 0,00m. A więc — piętnaście razy wylądowano absolutnie w centrum koła.

● **Hans** Wolf, skoczek z berlińskiego klubu „Dynamo", wykonał w Magdeburgu swój 2 000 skok. Jest on pierwszym spadochroniarzem NRD, który ma na swym koncie taką ilość skoków. Wolf jest autorem 25 rekordów, w tym 10 rekordów międzynarodowych. Jego ostatnim rekordem jest, wykonany w listopadzie ub. r., nocny skok na celność lądowania, w którym wylądował dokładnie w centrum koła.

● **Prezydium** Federacji Sportu Spadochronowego ZSRR ogłosiło listę 10 najlepszych spadochroniarzy i spadochroniarek radzieckich, na podstawie wyników osiągniętych podczas mistrzostw ZSRR, mistrzostw Armii Radzieckiej oraz różnego rodzaju zawodów krajowych i międzynarodowych. Najlepsi spadochroniarze: Krestiannikow (Taszkient), Tkaczenko (Kijów), Osipow (Kujbyszew), Burdukow (Lipieck), Gurnyj (Mińsk) Kudrewatych (Riazań), Leonow (Kujbyszew), Jaczmieniew (Leningrad), Szarabanow (Gorki), Prochorow (Riazań). Najlepsze spadochroniarki: Chmielnicka (Lwów), Lamberg (Kujbyszew), Morozyczewa (Jarosławl), Nowgorodcewa (Swierdłowsk), Wojnowa (Kirow), Sieliwierstowa (Omsk), Kostina (Czeboksary), Muchina (Moskwa), Kliszyna (Ałma Ata), Alimowa (Czernichow).

● **W Zephyrhills** (Floryda, USA) padły nowe rekordy międzynarodowe. Billy Lookward i Sherm Hawkins wykonali nocne kombinowane skoki pojedyncze na celność lądowania z wysokości 600 m i 1 500 m, lądując w samym centrum koła, zaś czteroosobowa grupa w składzie: Holmberg, Aguilar, Peterson i Kryske, uzyskała w nocnym skoku na celność lądowania z wysokości 1 500 m doskonały wynik — 0,325 m od środka koła.

PRZEMYSŁ LOTNICZY

● **Czechosłowacja** wyeksportowała dotychczas ponad 1 500 odrzutowych samolotów treningowych L-29 „Delfin".

● **Francuskie** zakłady Sud Aviation sprzedały dotychczas 55 krajom śmigłowce, które wylatały już 2,5 mln godzin. Do dnia 31 grudnia 1967 roku sprzedano: 998 „Alouette-2", 481 „Alouette-3", 24 „Super Frelon" i 7 „SA-330".

● **Brytyjskie** zakłady Hawker Siddeley sprzedały dotąd 144 turbośmigłowych samolotów HS-125, głównie krajom południowoamerykańskim.

● **W ramach** kampanii cięć oszczędnościowych dyrekcja brytyjskich zakładów Hawker Siddeley zamknęła fabryki we Whitley (Coventry) i Chelmsford (Essex). W wyniku tego 3 400 robotników straciło pracę.

● **Do amerykańskich** tzw. „autobusów powietrznych" Douglas DC-10 i Lockheed L-1011 buduje silniki (RB-211) brytyjska firma Rolls Royce. W porównaniu z amerykańskimi konkurencyjnymi silnikami General Elektric CF-6/34 brytyjskie RB-211 są o 100 000 dolarów tańsze i dają znacznie większy ciąg.

● **Naukowcy** centrum badawczego Ames (USA) przeprowadzają obecnie w tunelu aerodynamicznym próby trzech modeli naddźwiękowych samolotów pasażerskich, które mają rozwijać prędkość równą liczbie Macha 6.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **W związku** z pierwszą rocznicą agresji Izraela na kraje arabskie odbyła się w Kairze defilada lotnicza, w której wzięły udział nowe jednostki bojowe odbudowanego lotnictwa egipskiego. Minister Obrony Narodowej ZRA gen. Fauzi wydał w związku z rocznicą agresji rozkaz dzienny, w którym podkreślił, że sprawą najważniejszą w obecnej walce z agresorem jest dalsze umocnienie bojowego ducha i podniesienie morale armii, bez którego nawet najlepiej uzbrojona armia nie przedstawia żadnej wartości bojowej.

● **Amerykański** myśliwiec odrzutowy F-4 „Phantom" rozbił się w japońskim mieście Fukuoka. Samolot runął na gmachy uniwersyteckie. Ofiar śmiertelnych nie było, gdyż załodze udało się katapultować. Katastrofa wywołała jednak zaniepokojenie i protesty ludności Japonii.

SPORT SAMOLOTOWY

● Najnowszym typem ze znanej rodziny czechosłowackich „Trenerów" jest Z-526 AS (Akrobat Specjal). W samolocie tym specjalnie został wzmocniony kadłub oraz skrzydła. W podobny sposób wzmocniony zostanie również Z-626, który ma otrzymać mocniejszy silnik Walter M-137 o mocy 180 KM.

PAMIĘCI BOHATERSKICH SPADOCHRONIARZY

● **Niezwykle** uroczyście obchodzono w Czechosłowacji 26 rocznicę śmierci czechosłowackich bojowców — spadochroniarzy, którzy 27 maja 1942 roku dokonali śmiałego zamachu na urzędującego Reichsprotektora Czech, R. Heydricha. Spadochroniarze ci: Czech Jan Kubisz i Słowak Josef Gabczik zginęli w krypcie prawosławnego kościoła Cyryla i Metodego na praskim Starym Mieście. Odebrali sobie życie po 12-godzinnej bohaterskiej walce przeciwko oblegającym ich kryjówkę jednostkom SS i gestapo. Rozmiary uroczystości były wyrazem rehabilitacji czechosłowackich bojowników o wolność, którzy w ciągu ubiegłych 20 lat często pozostawali w zapomnieniu, albo padali nawet ofiarą bezpodstawnych represji. Boli nas — powiedział przewodniczący czechosłowackiego Związku Bojowników Antyfaszystowskich, Josef Huszek — że młodzież nasza mało wiedziała dotychczas o bohaterstwie spadochroniarzy, którzy wymierzyli sprawiedliwość jednemu z najokrutniejszych morderców hitlerowskich, że słabo znała historię ruchu oporu wewnątrz kraju i czyny żołnierzy, którzy o wolność ojczyzny walczyli za granicą.

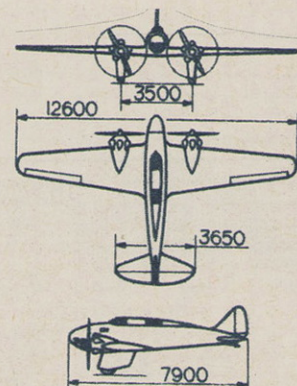
SAMOLOTY KRAJU RAD

KAI-1

W roku 1934 na jednym z lotnisk Tatarii wylądował nieduży, dwusilnikowy, pięciomiejscowy (pilot i 4 pasażerów) dolnopłat. Samolot ten był zaprojektowany i zbudowany przez pracowników Kazańskiego Instytutu Lotniczego, pod kierownictwem E. I. Ickowicza, dla obsługiwania lokalnych linii lotniczych. Pomimo iż oficjalnie nosił oznaczenie KAI-1, nazywano go często „ispołkomowskim (komitetowym).

Jedną ze szczególnych cech samolotu było zastosowanie po raz pierwszy w ZSRR lotek o symetrycznym profilu jak również hamulców aerodynamicznych, znacznie zmniejszających prędkość lądowania, co było szczególnie ważne w przypadkach eksploatacji KAI-1 z lotnisk o małych wymiarach.

Zasadniczym materiałem, jakiego użyto do budowy KAI-1, było drewno. Kadłub wykonany był całkowicie ze sklejki o grubości od 2,5 do 1,5 mm. Usterzenie — drewniane, pokryte sklejką.



Astronautyka i technika rakietowa

PALIWO W POSTACI GALARETY

Aby zabezpieczyć samoloty odrzutowe przed pożarem, uczeni eksperymentują obecnie z paliwami, które po dodaniu niewielkiej ilości odpowiednich substancji przekształcają się w galaretę. Paliwo przechowywane w tej postaci w zbiornikach nie jest tak łatwo zapalne, jak to samo paliwo w stanie ciekłym. Oczywiście, wiele trudności sprawia przepompowywanie takiego paliwa do wtryskiwaczy. Stosuje się w tym celu ciśnieniowe układy wytłaczające paliwo ze zbiorników.

NAJWIĘKSZY BALON NA ZIEMI

Konstruktorzy amerykańscy zbudowali ostatnio balon stratosferyczny o objętości 7,3 mln m^3, mający powłokę o długości ćwierć kilometra. Siedem takich balonów ma się wznieść na wysokość 40 km. Służyć one będą do prób zasobnika, który ma być wysłany na powierzchnię planety Mars. Na tej wysokości istnieją bowiem w ziemskiej atmosferze takie mniej więcej warunki, jak w atmosferze Marsa przy jego powierzchni. Wypróbowane będzie przede wszystkim aerodynamiczne urządzenie umożliwiające miękkie lądowanie zasobnika na powierzchni planety.

BOMBOWCE B-52 STARZEJĄ SIĘ

W ostatnim okresie poważnie zaczęła wzrastać liczba katastrof amerykańskich strategicznych bombowców B-52. Zdarzają się nawet wypadki odpadnięcia skrzydeł lub stateczników. Związane to jest z występowaniem wad zmęczeniowych konstrukcji. Mimo to wojskowi technicy amerykańscy przypuszczają, że samoloty tego typu zbudowane w 1962 r. uda się utrzymać w eksploatacji do 1970 r.

RADAROWE OBSERWOWANIE PTAKÓW

Od pewnego czasu uczeni przeprowadzają przy pomocy radaru badania turbulencji atmosferycznych. W czasie tych badań często uzyskują oni echa turbulencji, wywołane przez lecące ptaki, przy czym okazało się, że charakter echa dla różnych gatunków ptaków różni się. Aby bliżej zbadać tę sprawę, wypuszczono niedawno sześć ptaków z samolotu, lecącego na wysokości 1 525 — 1 830 m w odległości 16-19 km od stacji radarowej, wyposażonej w antenę zwierciadłową o średnicy 18 m. Badania te będą cenne dla ornitologii.

PRZECHOWYWANIE NIEWIELKICH CZĘŚCI RAKIET

Dla długotrwałego przechowywania niewielkich części rakiet stosuje się od niedawna następujący sposób. Części te szczelnie owijane są w dwie warstwy folii plastykowej, przy czym warstwy te sklejone są w pewnych miejscach ze sobą (w wyniku czego tworzą się między nimi liczne poduszeczki powietrza). Tak opakowane części wkładane są do pudełek plastykowych, które z kolei zostają szczelnie zamknięte. W ten sposób przechowywane części są niewrażliwe na zmiany warunków atmosferycznych, a także na wstrząsy, gdyż poduszeczki powietrza działają jak amortyzatory. Sposób ten szczególnie dobrze zdał egzamin w okrętach podwodnych z rakietami.

ZASTOSOWANIE BERYLU W URZĄDZENIACH KOSMICZNYCH

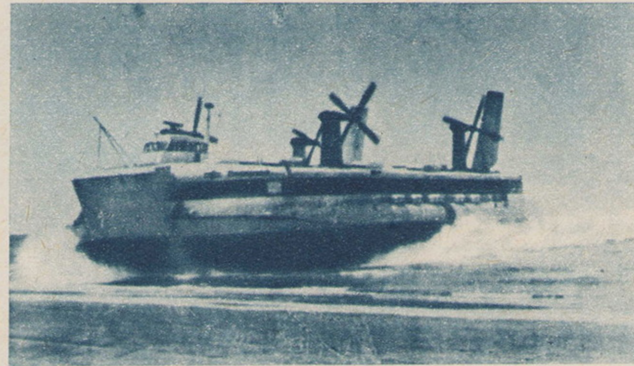
Ze względu na swą wytrzymałość i lekkość (1,85 g/cm^3) beryl znalazł już zastosowanie w różnych urządzeniach kosmicznych. Dotychczas na większą skalę wykorzystywano go w statkach kosmicznych „Gemini" i „Apollo", rakietach „Minuteman" i sztucznych satelitach Ziemi typu „Orbital" Geophysical Observatory". (Pamiętać jednak trzeba o tym, że beryl jest trujący).

SZCZĄTKI RAKIETY „AGENA" WRÓCIŁY NA ZIEMIĘ

Jak wiadomo, jako górny człon rakiety nośnej „Atlas" powszechnie stosowana jest rakieta „Agena". Po wprawieniu w ruch satelitarny ładunku krąży ona przez pewien okres czasu wokół Ziemi jako jej satelita, po czym opada do atmosfery i tam ulega zniszczeniu. Niedawno odnaleziono jednak na Ziemi niemal nieuszkodzony kulisty zbiornik na hel z tej rakiety. Jest on wykonany z tytanu, ma średnicę 375 mm i masę 5,3 kg.

WIZUALNA ŁĄCZNOŚĆ ZE STATKAMI KOSMICZNYMI

Chociaż mogłoby się wydawać, że problem łączności z wprawianymi w bliskoziemski ruch satelitarny załogowymi statkami kosmicznymi został doskonale rozwiązany, to jednak konstruktorzy tych urządzeń nie ustają w poszukiwaniu nowych rozwiązań. Niedawno wysunięto np. projekt wyposażenia tych statków w wielkie ekrany fluoryzujące, naniesione na cienką folię plastykową. Przy pomocy odpowiedniego urządzenia elektronicznego załoga statku mogłaby tworzyć na takim ekranie dowolny obraz, a znajdujący się na Ziemi obserwatorzy mogliby go fotografować przez duże teleskopy. Oczywiście przed powrotem statku na Ziemię ekran byłby zwijany, lub też porzucono by go w przestrzeni.



PODUSZKOWCEM PRZEZ LA MANCHE

W dniu 11 czerwca br. angielski poduszkowiec SRN-4 „Mountbatten" odbył pierwszą podróż przez Kanał La Manche, na trasie Dover — Boulogne—Sur-Mer. Podróż trwała 36 minut, podczas gdy najszybsze statki przepływają ten odcinek w czasie 90 minut. SRN-4 ma 39 m długości, 23 m szerokości, waży 165 ton i może przewieźć 254 pasażerów oraz 30 samochodów lub 350 pasażerów. Źródłem napędu są 4 turbiny Bristol-Siddeley „Proteus".



Artyleria przeciwlotnicza Wietnamskiej Armii Ludowej w akcji przeciw amerykańskim piratom.

AMERYKAŃSKIE KLĘSKI W WIETNAMIE



Coraz częściej Amerykanie muszą używać śmigłowców jako powietrznych karawanów. Na zdjęciu: Scena ewakuacji zabitych z bazy Khe Sanh. Foto: Jerzy Tobolski

ODDZIAŁY piechoty morskiej USA zostały zmuszone do wycofania się z Khe Sanh, jednej z największych baz amerykańskich w południowym Wietnamie. Dowództwo amerykańskie przyznało, że podczas walk pod Khe Sanh zostało zabitych przeszło 2,5 tysiąca żołnierzy piechoty morskiej i zniszczono wielkie ilości sprzętu wojskowego. Na konferencji prasowej w Paryżu przedstawiciel DRW oświadczył, że jest to najpoważniejsza klęska Amerykanów pod względem strategicznym i taktycznym.

W parze z porażkami, odnoszonymi przez Amerykanów na lądzie, idą straty w powietrzu. Oto naczelne dowództwo wietnamskiej armii ludowej ogłosiło w dniu 27 czerwca komunikat o zestrzeleniu 3-tysięcznego samolotu USA nad DRW. Był to samolot F-4D „Phantom", strącony nad prowincją Quang Binh. Przy okazji podana została informacja, że obrona przeciwlotnicza zestrzeliła już Amerykanom samoloty 16 typów.

O okrucieństwie amerykańskich interwentów świadczy statystyka bombardowań Wietnamu, ogłoszona przez wietnamską agencję prasową VNA. Tonaż bomb amerykańskich, zrzuconych na obie części Wietnamu, przewyższa tonaż bomb zrzuconych na Europę w czasie II wojny światowej. Od początku masowych rajdów na DRW (7.II.65) do końca 1967 r. na terytorium całego Wietnamu zrzucono 1 840 000 ton bomb, podczas gdy na Europę zrzucono ich 1 544 463 tony.

Mimo to — Amerykanie nie są w stanie narzucić przeciwnikowi swoich metod walki. Bohaterski naród wietnamski znajduje się w ofensywie i zmusza napastnika do ustępowania.

SŁAWNI LOTNICY

DWUKROTNY Bohater Związku Radzieckiego płk pil. Mikołaj Skomorochow stał się sławny w okresie drugiej wojny światowej jako dowódca jednostki myśliwskiej oraz jako pilot myśliwski, który zestrzelił kilkadziesiąt samolotów hitlerowskich.

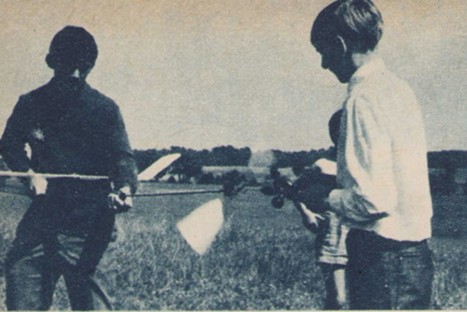
Po ukończeniu szkoły zawodowej rozpoczął pracę jako tokarz w zakładach mechanicznych w rodzinnym mieście — Astrachaniu. Niebawem też zaczął uczęszczać do technikum. Ze względu na to, iż ojciec często zabierał go na statek, którym pływał po Wołdze, początkowo chciał zostać marynarzem. Wkrótce jednak wstąpił do Aeroklubu Astrachańskiego. Zaczął latać. Po uzyskaniu uprawnień pilota samolotowego został skierowany do wojskowej szkoły pilotów, którą ukończył w 1942 roku. W tym samym roku młody oficer-pilot poszedł na front.

W jednym z lotów bojowych Skomorochow wyróżnił się jako dowódca i jednocześnie pilot myśliwski. On to właśnie poleciał na czele kilku samolotów w celu osłony radzieckich wojsk lądowych. Zadanie brzmiało: nie dopuścić do zaatakowania własnych wojsk przez lotnictwo wroga. Podczas tego lotu czterech myśliwców radzieckich napotkało dwa samoloty hitlerowskie Me-109. Jedną maszynę zestrzelił Skomorochow, druga — uciekła. W kilka minut później nadleciały trzy grupy niemieckich myśliwców typu FW-190. W wyniku dwudziestominutowej walki powietrznej radzieccy myśliwcy zestrzelili 4 samoloty wroga. Po wylądowaniu na własnym lotnisku, piloci radzieccy niezwłocznie poderwani zostali do ponownego lotu. Tym razem polecieli osłaniać własne maszyny szturmowe. Przed osiągnięciem celu samoloty dowodzone przez Skomorochowa napotkały 30 maszyn niemieckich typu FW-190. W wyniku zaciekłej walki myśliwcy radzieccy zestrzelili 8 samolotów przeciwnika, z których 3 strącił Skomorochow.



Mikołaj Skomorochow

Mikołaj Skomorochow przeszedł długi i bohaterski szlak bojowy. Prowadził on z ojczyzny nad Budapeszt, Wiedeń, Belgrad i zakończony został nad Berlinem. Ogółem w okresie drugiej wojny światowej zestrzelił 46 samolotów wroga. Ponadto strącił 8 maszyn w walkach zespołowych. Sam ani razu nie był zestrzelony przez przeciwnika. Za zasługi bojowe nadano mu dwukrotnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego a ponadto wiele innych wysokich odznaczeń wojskowych. W okresie powojennym ukończył z wyróżnieniem Wojskową Akademię Lotniczą. (m)



Zawodnicy z Krakowa: Antoni Żaczek (z prawej) i Marian Kania.



Weryfikacja modeli zawodników z Kielc. Zdjęcia: J. Marczak (4)

CENTRALNE ZAWODY MODELI WOLNOLATAJĄCYCH LOK

Były to już VIII Centralne Zawody Modeli Wolnolatających Ligi Obrony Kraju. Tym razem wybrano do ich rozegrania rozległe tereny pod Elblągiem. Termin imprezy — tradycyjnie w połowie czerwca (14—16.VI.1968 r.). Teren, ze względu na pofałdowanie, liczne rowy itp. przeszkody, nie był najlepszym miejscem do rozgrywania tego rodzaju imprezy. Szczególnie odczuli to zawodnicy holujący modele szybowców oraz biorący udział w pogoni za modelami. Tym bardziej, że odbywało się to przy trzydziestostopniowych upałach.

Zawody rozegrano o puchar przechodni ufundowany przez Zarząd Centralnej Składnicy Harcerskiej. Poprzedni, ufundowany przez redakcję „Skrzydlata Polska", zdobył na własność zespół ZW LOK Katowice. Tym razem dotychczasowy faworyt spadł aż na IV miejsce. Zwycięstwo odniosła natomiast ekipa ZW Łódź, na co złożyło się dobre przygotowanie zawodników, taktyczne obsadzenie wszystkich klas oraz wzorowa współpraca całego zespołu.

Najmniej powodów do zadowolenia dają wyniki w klasie modeli z napędem mechanicznym. Składa się na to ciągły brak w modelarniach LOK dobrych silników oraz wyłączników czasowych.

Największe postępy w porównaniu z latami ubiegłymi widać było w klasie modeli z napędem gumowym. Zaspokojenie potrzeb na cienką sklejkę modelarską oraz balsę — było wyraźnie widoczne. Gorzej natomiast z naciągami gumowymi, gdyż tylko nieliczni mieli dobrą gumę włoską. Jednak i tu widać było oznaki poprawy.

Rewelacji konstrukcyjnych nie było. Cieszy jednak, że większość modeli — to własne rozwiązania. Dalszy dodatni objaw, to młody wiek zdecydowanej większości, bo aż 66 proc. uczestników.

JAN MARCZAK

WYNIKI INDYWIDUALNE

Klasa F1A: 1. Adam Olbiński (Katowice — 670 p), 2. Tadeusz Rajkiewicz (Szczecin), 3. Andrzej Drebit (Olsztyn). Startowało 64 zawodników.

Klasa F1-A1: 1. Andrzej Kaps (Łódź — 602 p), 2. Jan Adamczewski (Lublin), 3. Janusz Porada (Zielona Góra). Startowało 35 zawodników.

Klasa F1-B: 1. Waldemar Macuba (Warszawa Stoł. — 558 p), 2. Karol Jakubiec (Katowice), 3. Zbigniew Kmiecik (Kielce). Startowało 18 zawodników.

Klasa F1-B1: 1. Waldemar Macuba (Warszawa Stoł. — 384 p), 2. Mirosław Kopacz (Warszawa Stoł.), 3. Roman Srednicki (Wrocław). Startowało 3 zawodników.

Klasa F1-C: 1. Roman Woźniak (Bydgoszcz — 308 p), 2. Jerzy Lipko (Wrocław), 3. Jerzy Dzienis (Białystok). Startowało 23 zawodników.

Klasa F1-C1: 1. Andrzej Kaps (Łódź — 377 p), 2. Roman Srednicki (Wrocław), 3. Witold Kapczyński (Łódź). Startowało 11 zawodników.

WYNIKI ZESPOŁOWE

1. ZW LOK Łódź (4 179 p), 2. Warszawa Stołeczna (3 962 p), 3. Wrocław (3 903 p). W zawodach brało udział 17 drużyn wojewódzkich; zabrakło jedynie przedstawicieli województwa poznańskiego.



Puchar przechodni ufundowany przez Zarząd CSH dla najlepszego zespołu wojewódzkiego.



Zwycięska drużyna ZW LOK — Łódź z jej kierownikiem instr. Pawłem Kapsem.



„PIRAT"

Zdalnie kierowany model szybowca

Model szybowca „Pirat" jest przybliżoną redukcją szybowca klasy standard SZD-30 o tej samej nazwie. Model został wykonany w skali ok. 1:7.

Model jest przeznaczony, w zależności od użytej aparatury kierującej, do wykonywania programu w klasie modeli jednoczynnościowych lub podstawowej akrobacji lotniczej, jak pętla, przewrót itp.

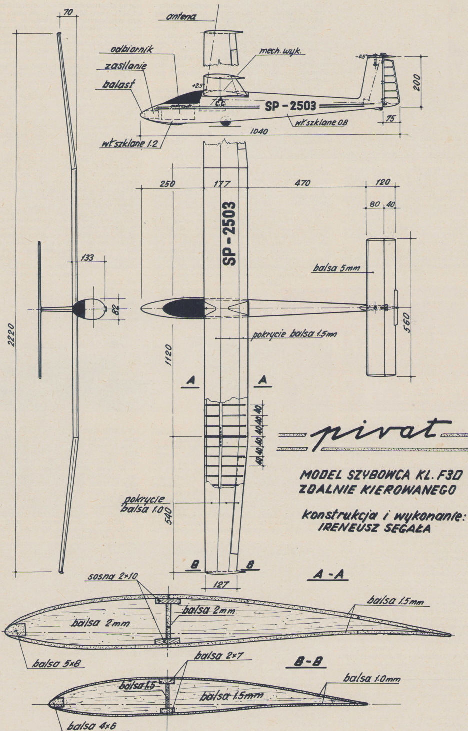
Ze względu na duży zakres prędkości lotu (od 8—12 m/s) „Pirat" szczególnie nadaje się do lotów na zboczu i to w silnych warunkach, jak porywisty wiatr i termika.

Konstrukcja modelu. Model ze względu na złożoną technologię budowy przeznaczony jest dla zaawansowanych modelarzy. Płat jest wykonany jako trójdzielny: środpłat i dwie końcówki. Środpłat jest konstrukcji balsowej z sosnowym dźwigarem, końcówki — całkowicie z balsy. Końcówki mocowane są za pomocą duralowych bagnetów i taśmy cellux. Kadłub został wykonany z włókna szklanego i żywicy epoksydowej, co zapewnia mu dużą wytrzymałość. Statecznik poziomy jest wykonany z deseczki balsowej grubości 5 mm i mocowany za pomocą jednej śruby nylonowej do statecznika pionowego. Płat jest mocowany do kadłuba za pomocą bezpiecznikowego okucia rozłączającego się przy silnych uderzeniach. Model pomalowany na kolor jasnopopielaty z ciemnoszarymi lotkami oraz liniami na kadłubie; napisy czarne.

Dane techniczne

Rozpiętość — 2 220 mm,
Powierzchnia płata — 36,22 dm²
Wydłużenie płata — 16,5
Rozpiętość stat. poziom. — 560 mm
Powierzchnia stat. poziom. — 7,6 dm²
Ciężar — 1200 do 1500 G
Obciążenie pow. —33 do 40 G/dm².

IRENEUSZ SEGAŁA


antena
odbiornik
zasilanie
balast
mech. wyk.
SP-2503
wł. szklane 0.8
wł. szklane 1.2
70
2220
1040
200
75
250
177
470
120
80
40
133
62
balsa 5mm
pokrycie balsa 1.5mm
560
1120
A
A
40
pokrycie balsa 1.0
540
B
B
127
pivat
MODEL SZYBOWCA KL. F3D
ZDALNIE KIEROWANEGO
konstrukcja i wykonanie:
IRENEUSZ SEGAŁA
A - A
sosna 2×10
balsa 2mm
balsa 1.5mm
balsa 5×8
B - B
balsa 2×7
balsa 1.5
balsa 1.5mm
balsa 1.0mm
balsa 4×6



SFORMOWANA PRZED 25 LATY

1 POLSKA ESKADRA LOTNICZA W ZSRR

LUDOWE lotnictwo polskie zrodziło się w ogniu walki jako część składowa sił zbrojnych ludowego państwa polskiego, powstałego wysiłkiem sił lewicowych narodu w latach II wojny światowej.

Lotnictwo to bierze swój początek z polskich jednostek lotniczych, sformowanych przez Związek Patriotów Polskich w latach 1943—1944 przy 1 Armii Polskiej w ZSRR. Najpierw utworzono tam, 25 lat temu w lipcu 1943 r., 1 eskadrę lotnictwa myśliwskiego, którą w miesiąc później przeformowano w istniejący do dziś 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

Na podjęcie 25 lat temu inicjatywy utworzenia pierwszej jednostki lotniczej, jaką była 1 eskadra lotnictwa myśliwskiego, wpłynęły ogólne wydarzenia wojenne w 1943 r. i przystąpienia w maju tegoż roku do formowania w Związku Radzieckim w SIELCACH nad OKĄ 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki.

Organizatorem i duchowym przywódcą 1 DP było kierownictwo Związku Patriotów Polskich w ZSRR, współdziałające z Polską Partią Robotniczą, która począwszy od 1942 r. prowadziła nieprzejednaną walkę z okupantem w kraju.

W czwartą rocznicę napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę, 1 DP im. T. Kościuszki wyruszyła na front. Natomiast w SIELCACH przystąpiono wówczas do formowania wyższego związku taktycznego, jakim był 1 Korpus Polskich Sił Zbrojnych, a następnie w marcu 1944 r. rozwinięto go w 1 Armię Polską w ZSRR.

Jednocześnie z organizowaniem oddziałów lądowych ukształtowała się również koncepcja utworzenia polskich jednostek lotniczych, jako że lotnictwo w siłach zbrojnych walczących państw spełniało ważne zadania i rola jego wzrastała z każdym rokiem.

Wprawdzie utworzona wcześniej, na mocy umowy rządu polskiego w Londynie z rządem Związku Radzieckiego z dn. 30 lipca 1941 r., Armia Polska, która opuściła Związek Radziecki w 1942 r., w składzie swym nie miała lotnictwa, ale w przypadku wejścia do walki miała być wspierana przez część polskich dywizjonów lotniczych przysłanych z W. Brytanii. W przypadku 1 Armii Polskiej, która zgodnie z założeniami ideowymi PPR i ZPP miała służyć celom politycznym polskiej lewicy demokratycznej, nie można było liczyć na sprowadzenie chociażby jednego polskiego dywizjonu lotniczego z W. Brytanii, gdyż wszelkie porozumienie w tej sprawie z ówczesnym rządem polskim w Londynie było wykluczone. W związku z tym kierownictwo PSZ w ZSRR postanowiło utworzyć własne lotnictwo — początkowo na użytek 1 DP im. T. Kościuszki, później 1 korpusu PSZ, a następnie 1 Armii Polskiej.

Na powstanie koncepcji utworzenia polskich jednostek lotniczych w Związku Radzieckim miały niewątpliwie wpływ również doświadczenia z historii i wydarzenia z odbudowy lotnictwa państw okupowanych w ostatniej wojnie. Otóż na ziemi radzieckiej polskie eskadry lotnicze formowano już w okresie rewolucji w latach 1917—1918. Wówczas to, w oparciu o carskie kadry lotnicze polskiego pochodzenia, w krótkim czasie sformowano na Białorusi, Ukrainie i Kubaniu 6 eskadr lotniczych. Z doświadczeń tamtych lat można było wyciągnąć niemało wniosków, zwłaszcza w dziedzinie organizacyjnej i kadrowej, gdyż wielu radzieckich lotników pochodzenia polskiego wyrażało chęć służby w polskich jednostkach lotniczych. Posiadano również przykłady z organizowania polskich jednostek lotniczych we Francji, a później w W. Brytanii. Jednostki te, jako pierwsze wśród formowanej na Zachodzie Armii Polskiej, osiągnęły gotowość bojową i wsławiły się w walkach powietrznych

Wreszcie nie bez znaczenia były doświadczenia z formowania w Związku Radzieckim francuskiej jednostki lotniczej i czeskiej. Francuzi bowiem rozpoczęli formowanie swej eskadry, rozbudowanej potem w pułk myśliwski „Normandie", już jesienią 1942 roku. Natomiast Czechosłowacy czynili już wówczas intensywne przygotowania do sformowania eskadry lotniczej, którą w kwietniu 1944 r. przeformowano w 1 czechosłowacki pułk lotnictwa myśliwskiego.

1 polska samodzielna eskadra lotnictwa myśliwskiego sformowana została w lipcu 1943 r., jako samodzielna jednostka lotnicza przy 1 Polskiej Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki. Organizowanie jednak eskadry było dość złożone, gdyż własne możliwości w zakresie kadry lotniczej były ograniczone.

W tej sytuacji nie pozostawało nic innego, jak oprzeć się na zaciągu ochotniczym „surowych ludzi" z polskich jednostek lądowych i szkoleniu ich od podstaw oraz werbunku lotników z Polonii radzieckiej. Ale i to nie rozwiązywało sytuacji, ponieważ nie posiadano ani własnej lotniczej kadry dowódczo-istruktorskiej ani oczywiście bardzo wówczas deficytowego, poszukiwanego i potrzebnego sprzętu lotniczego.

Problem był więc niełatwy, stąd też cała koncepcja sprowadzała się początkowo do sformowania jednej jednostki lotniczej, która winna być wyszkolona od podstaw przez zespół instruktorów radzieckich. Natomiast organizowanie dalszych jednostek wyłoniło się dopiero w 1944 r., w miarę jak Armia Radziecka przybliżyła się do granic naszego kraju i zaistniały możliwości rozbudowy Polskich Sił Zbrojnych.

Wcześniej jeszcze kierownictwo organizowania polskich jednostek sprawę utworzenia eskadry uzgodniło z Naczelnym Dowództwem Armii Radzieckiej, które zapewniło pomoc w organizacji szkolenia, wyposażenia eskadry w park samolotowy oraz w przydzieleniu lotniska wraz z systemem zaopatrzenia materiałowo-technicznego. Na początku eskadra miała otrzymać samoloty szkolno-treningowe UT-2, a później 10 myśliwskich samolotów bojowych typu „Jak-1". Ponadto ustalone zostało, że samoloty znajdujące się na wyposażeniu eskadry będą miały znaki rozpoznawcze radzieckie (pięcioramienna gwiazda czerwona) oraz lotnicze znaki polskie (szachownice biało-czerwone po obu stronach przedniej części kadłuba). Stan osobowy eskadry miał zostać skompletowany przez dowództwo 1 Dywizji Piechoty im T. Kościuszki i nosić polskie mundury lotnicze. Szkoleniem eskadry winna się była zająć specjalnie delegowana grupa instruktorów z lotnictwa radzieckiego.

W rezultacie umowy dowódca 1 dywizji płk Zygmunt Berling wydał 7 lipca 1943 r. rozkaz nakazujący przystąpienie do formowania eskadry. Jednocześnie w obozie sieleckim ogłoszono, że żołnierze, którzy pełnili poprzednio służbę w formacjach lotniczych lub pragną służyć w lotnictwie, powinni zgłosić się do komisji kwalifikacyjnej sztabu dywizji. Jak się okazało, kandydatów do służby w lotnictwie było o wiele więcej niż potrzebowano. O zakwalifikowaniu do lotnictwa decydował stan zdrowia kandydata, jego powiązanie z lotnictwem w Polsce, odwaga, wykształcenie, sprawność fizyczna itp. Po skierowaniu z Sielc do jednostki lotniczej los przyszłych pilotów zależał już od nich samych, przede wszystkim od postępów w opanowywaniu rzemiosła lotniczego.

Na miejsce formowania eskadry wyznaczono lotnisko koło miejscowości Grigoriewskoje, znajdujące się na południu od Sielc, w pobliżu szosy Moskwa — Riazań. Było to lotnisko polowe, toteż wiele urządzeń miało charakter tymczasowy, a rolę koszar spełniały ziemianki. Tu właśnie, już parę dni po ogłoszeniu rozkazu płka Berlinga, zaczęli ściągać ochotnicy z dywizji kościuszkowskiej. Nieco później stan osobowy eskadry uzupełnili specjaliści polskiego pochodzenia, przybyli z radzieckich jednostek lotniczych.

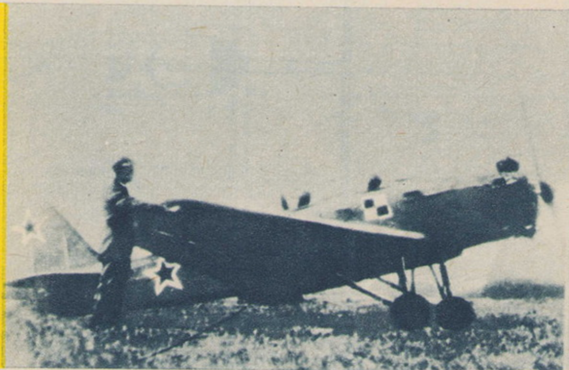
Dowódcą eskadry został pilot kpt. Wacław KOZŁOWSKI, Polak urodzony w ZSRR, wnuk powstańca z 1863 r. Jego zastępcą do spraw oświatowych został wyznaczony ppor. Alfred WIŚLICKI, a szefem sztabu eskadry kpt. Henryk KOTULSKI. Stanowisko kierownicze w personelu technicznym obejmują: por. Jan RUSIECKI, ppor. Ludwik GORBACZEWSKI i st. sierż. Leon SZURKA — awansowany wkrótce do stopnia oficerskiego. W ciągu kilku zaledwie dni KOZŁOWSKI zorganizował eskadrę i już 23 lipca wydał rozkaz o przystąpieniu do szkolenia 17 kursantów-pilotów. W skład tej grupy wchodziło 5 oficerów — por. Karol WYSOCZYŃSKI, ppor. Stanisław LISIECKI, ppor. Józef ZACHARŻEWSKI, ppor. Tadeusz RAUBE, ppor. Tadeusz KOTLARZ, 4 podoficerów — st. sierż. Ryszard BER, sierż. Stanisław DEREWIŃSKI, sierż. Józef GOŚCIUMIŃSKI, kpr. Stanisław ŁUSZCZYNOWSKI oraz 8 szeregowców — Wiesław BOBROWSKI, Edward CHROMY, Jan GOŁUBICKI, Ryszard HORODECKI, Dymitr KOTEK, Filip LACHARTA, Jakub LEWITIA i Aleksander MICHNOWICZ. Spośród piątki oficerów dwóch w parę tygodni później zrezygnowało ze służby w lotnictwie z przyczyn zdrowotnych, natomiast trzej byli piloci radzieccy polskiego pochodzenia — ppor Stanisław LISIECKI, por. Karol WYSOCZYŃSKI i ppor. Józef ZACHARŻEWSKI po krótkim przeszkoleniu objęli w dn. 10 sierpnia stanowiska dowódców kluczy. Poza grupą kursantów-pilotów w skład eskadry wchodziło 26 osób personelu technicznego.

Eskadra otrzymała na wyposażenie 5 samolotów szkolno-treningowych typu UT-2, wyposażonych w jeden silnik M-11D o mocy 125 KM. Samoloty miały dwuosobową kabinę — dla instruktora i ucznia, były bardzo stateczne i rozwijały prędkość do 170 kilometrów na godzinę. Jak na owe czasy były to znakomite maszyny do podstawowego szkolenia młodych pilotów.

Pod względem materiałowo-technicznym eskadra znajdowała się na zaopatrzeniu Służby Tyłów Dowództwa Sił Powietrznych Armii Radzieckiej. Bezpośrednio na lotnisku w Grigoriewskoje wszelkie funkcje związane z urządzeniem kwater, dostarczaniem żywności umundurowania, paliwa itp. wykonywał batalion obsługi lotnisk, którego dowódca mjr KARAGANOW darzył dużą sympatią Polaków i troszczył się, aby nie zabrakło im żadnych środków potrzebnych do szybkiego opanowania techniki pilotowania.

Szkoleniem eskadry zajął się radziecki samodzielny szkolno-treningowy oddział lotniczy pod dowództwem st. lejtenanta Pawła JASIŃSKIEGO. Oddział liczył 17 osób, w tym 5 pilotów in-

Lotnicy 1 Polskiej Eskadry Myśliwskiej startują na samolocie szkolno — -treningowym Ut-2 w Grigoriewskoje.



Ppłk mgr IZYDOR KOLIŃSKI

Z prawej: Lotnicy 1 eskadry lotnictwa myśliwskiego na tle samolotu Jak-1 w Grigoriewskoje, w 1943 r.



Niżej: Instruktorzy — lotnicy radzieccy na tle samolotu Li-2 w Grigoriewskoje — 1943 r. Od lewej stoją: Oleg Matwiejew i Wasyl Gaszyn.



Niżej: Grupa uczniów-pilotów przed rozpoczęciem zajęć na lotnisku w Grigoriewskoje, w 1943 r.

Zdjęcia archiwalne



struktorów, 2 wykładowców — jeden strzelania powietrznego i drugi służby nawigatorskiej oraz 5 techników i 5 mechaników.

Szkolenie eskadry zorganizowano w oparciu o obowiązujące wówczas w Siłach Powietrznych Armii Radzieckiej programy, a mianowicie „Program Podstawowego Wyszkolenia Lotniczego" Kurs Uczniabnoj Lotnoj Podgotowki) i „Program Wyszkolenia Bojowego Lotnictwa Myśliwskiego" (KBPUA — 1943).

W przypadku szkolenia Polaków zadania te od początku do końca miały być wykonane przez utworzoną w Grigoriewskoje jednostkę lotniczą.

Początkowo zajęcia były prowadzone w formie wykładów oraz ćwiczeń praktycznych na urządzeniach treningowych, mających na celu przygotowanie uczniów do lotów na samolocie.

Drugi okres obejmował szkolenie w powietrzu, mające na celu nauczenie kursantów pilotowania samolotu w różnych sytuacjach. Szkolenie to rozpoczynano od wykonywania startów, robienia zakrętów, przechodzenia do lądowania. Następnie wykonywano loty po kręgu oraz ćwiczenia w strefach i podczas przelotów nawigacyjnych po trasie itp. Wreszcie dochodziły ćwiczenia wyższego pilotażu, zgranie w locie grupowym, strzelanie do celów naziemnych i powietrznych oraz prowadzenie walki powietrznej, bombardowanie i wykonywanie lotów w zasłoniętej kabinie.

Na zakończenie obowiązywał uczniów egzamin praktyczny z wyszkolenia w powietrzu oraz egzamin teoretyczny z zakresu przerobionego materiału podczas zajęć na ziemi.

W szkoleniu w powietrzu, jak i na ziemi, stosowano zasadę stopniowego przechodzenia od zagadnień prostszych do bardziej skomplikowanych. Szkolenie w powietrzu uczniowie rozpoczynali więc na samolocie szkolno-treningowym Ut-2. Początkowo maszynę prowadził instruktor i zaznajamiał kursanta z techniką pilotowania. Po kilkudziesięciu lotach stery przejmował kursant pod ścisłą kontrolą instruktora. Warunkiem uprawniającym kursanta do lotów samodzielnych było: sprawdzenie przez bezpośredniego przełożonego stopnia opanowania techniki lotu w powietrzu, opanowania teorii i techniki wykonania elementów lotu, stwierdzenia umiejętności kursanta w określaniu ilości paliwa i oleju w zbiornikach, zapoznania się ze wszystkimi właściwościami samolotu, na którym ma nastąpić lot samodzielny (zużycie paliwa, smarów, płynów chłodzących itp.), dokładnej znajomości zadania lotu, znajomości przepisów wykonywania lotów, znajomości pola startów i lądowań swego lotniska (wymiary i stan powierzchni), znajomości podejść i przeszkód do lądowania ze wszystkich kierunków na własnym lotnisku, znajomości rejonu własnego lotniska w promieniu 50 km.

Po pomyślnym wykonaniu kilkudziesięciu (średnio około 100) lotów samodzielnych na samolocie szkolno-treningowym Ut-2, uczeń przesiadał się na samolot myśliwski Jak1. W przejściu z samolotu szkolno-treningowego na samolot bojowy pośredniczyła dwuosobowa maszyna szkolna typu Jak-7.

Na nowej maszynie kursant ćwiczył elementy pilotażu opanowane na samolocie Ut-2 oraz uczono go metod i zasad walki w różnych ugrupowaniach i różnych sytuacjach bez użycia środków ogniowych. W okresie tym na każdego ucznia przypadało około 100 lotów w czasie 25 godzin.

Po zdaniu egzaminów w zakresie techniki pilotażu, jak i teoretycznego opanowania programu, uczniowie mieli uzyskać tytuł pilota, z jednoczesnym promowaniem ich do stopnia oficerskiego.

Wreszcie w ostatnim etapie pilot miał przechodzić tzw. szkołę ognia, a więc bombardowanie oraz strzelanie do celów powietrznych i naziemnych z użyciem ostrej amunicji.

W ciągu jakiego okresu program ten miał być zrealizowany — trudno ustalić, gdyż nie udało się odszukać odpowiednich dokumentów. Wiadomo jednak z wytycznych, jakie otrzymał w dniu 19 lipca 1943 r. kpt. KOZŁOWSKI, że eskadra miała zakończyć szkolenie, z wyjątkiem ćwiczeń na zastosowanie bojowe, w okresie trzech miesięcy. Na ostatni etap szkolenia, który wykonywano w zasadzie na poligonie, potrzebne były około 2 miesiące, stąd sądzić można, że eskadra miała osiągnąć gotowość bojową w okresie 6 miesięcy.

Jeśli weźmie się pod uwagę, że szkolenie pilota myśliwskiego trwało wówczas, zarówno w Związku Radzieckim, Niemczech i w W. Brytanii, przeciętnie około jednego roku, to nie ulega wątpliwości, iż przygotowanie polskiej eskadry wymagało nie lada wysiłku.

W związku z tym dla usprawnienia szkolenia eskadry grupa pilotów i grupa techniczna zostały podzielone na mniejsze zespoły liczące 4 do 5 osób. Zajęcia w kilkuosobowych zespołach, prowadzone przez instruktorów, dawały dobre rezultaty, stąd też szkolenie przebiegało pomyślnie. Z każdym dniem stan osobowy eskadry opanowywał nowe zagadnienia z teorii lotu, nawigacji, strzelania powietrznego, taktyki lotniczej oraz uczył się zasad eksploatacji sprzętu technicznego, a przede wszystkim przyswajał nawyki pilotowania samolotu. Począwszy od pierwszego dnia wykonywano średnio ponad 100 lotów dziennie. Po sześciu dniach szkolenia eskadra wykonała 667 lotów, w czasie 72 godzin i 47 min. W tym czasie 5 uczniów po 38 lotach z instruktorem po kręgu wyleciało już samodzielnie.

Rozkład dnia planowano zatem w ten sposób, że około 6 godzin dziennie zajmowało szkolenie na starcie, a pozostały czas przeznaczono na zajęcia teoretyczne, przygotowanie i omówienie lotów.

Jeżeli wziąć jeszcze pod uwagę, że eskadra miała wówczas tylko 5 samolotów, to średnio dziennie jeden samolot startował ponad 20 razy, co świadczy również o dużym wysiłku w procesie szkolenia personelu technicznego.

W lotnictwie szkolenie jest bardziej skomplikowane i co za tym idzie kosztowniejsze niż w innych rodzajach wojsk; wymaga większego wysiłku organizatorskiego i znaczniejszych nakładów materiałowych; pociąga też za sobą często bolesne straty ludzkie.

Pierwszą taką stratę poniosła eskadra 10 sierpnia 1943 r., kiedy to w Sielcach nad Oką w katastrofie lotniczej Ut-2 zginęli dowódca eskadry (wówczas już major) KOZŁOWSKI i instruktor ppor. KOROWIN. Po śmierci utalentowanego dowódcy jego obowiązki przejął por. nawigator (w kilka dni później awansowany na kapitana) Tadeusz WICHERKIEWICZ, były instruktor Centrum Szkolenia Lotniczego w Dęblinie. Pełniąc funkcję dowódcy, kpt. WICHERKIEWICZ dokształcał się na pilota, co na jego stanowisku było nieodzowne.

Wysokie tempo i intensywność szkolenia wymagały od stanu osobowego niemałego wysiłku, ale rezultaty były widoczne. Do końca sierpnia grupa kursantów-pilotów zakończyła program szkolenia na samolocie Ut-2, wykonując przeciętnie na jednego ucznia w ciągu pięciu tygodni 178 lotów w czasie 33 godzin. W praktyce oznaczało to, że kursant nieraz startował ośmiokrotnie w ciągu dnia. W szkolnej grupie technicznej główną uwagę zwrócono na zapoznanie się z budową samolotu, a zwłaszcza na opanowanie zasad pracy silnika. Około 60 proc. czasu przeznaczono na wykłady teoretyczne, resztę na praktyczne ćwiczenia na sprzęcie.

W czasie, gdy w Grigoriewskoje polska eskadra przechodziła podstawowe wyszkolenie lotnicze, do obozu w Sielcach nadal przybywali Polacy z różnych stron Związku Radzieckiego. Już 8 sierpnia 1 dywizja osiągnęła stan 16 000 ludzi, a przypływ ochotników nie ustawał. W tej sytuacji Prezydium Związku Patriotów Polskich wszczęło starania o utworzenie związku taktycznego większego od dywizji.

Po uzyskaniu zgody władz radzieckich, 19 sierpnia 1943 r. przystąpiono do formowania Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w składzie dwóch dywizji piechoty, brygady artylerii, brygady czołgów oraz kilku mniejszych jednostek korpuśnych. Ponadto zdecydowano utworzyć w składzie korpusu, na bazie istniejącej eskadry, pułk lotnictwa myśliwskiego. Pełniącym obowiązki dowódcy pułku został kpt. Tadeusz WICHERKIEWICZ, a jego zastępcą do spraw kulturalno-oświatowych por. Alfred WIŚLICKI. Szefem sztabu pułku został mjr Alfons MIKŁASZEWICZ, a jego pomocnikiem dotychczasowy szef sztabu eskadry kpt. KOTULSKI.

Powzięcie decyzji o utworzeniu pułku lotniczego oznaczało co najmniej trzykrotne zwiększenie dotychczasowego stanu polskiej jednostki lotniczej. W ten sposób rozpoczął się okres rozwoju Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Na wiosnę 1944 r. powstał 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i 103 eskadra łącznikowa.

W sierpniu 1944 r. jednostki te przybywały do kraju i stanowiły zalążek lotnictwa Ludowego Wojska Polskiego. Do służby w lotnictwie powołano wówczas wielu lotników przedwojennych i setki młodych entuzjastów latania. W tym czasie przystąpiono również przy wydatnej pomocy społeczeństwa do odbudowy lotnisk oraz lotnictwa cywilnego.

Odbudowa lotnictwa w kraju zniszczonym wojną nie była łatwa, gdyż nie było potrzebnych nakładów inwestycyjnych oraz brakowało fachowców lotniczych, przebywających bądź to w obozach hitlerowskich, bądź też walczących w polskich jednostkach lotniczych w W. Brytanii, sformowanych tam po kampanii wrześniowej 1939 r. Wszystkie te trudności stopniowo przezwyciężono przy wydatnej pomocy Związku Radzieckiego, który przekazał nam niektóre jednostki wraz ze specjalistami oraz wyposażył nasze lotnictwo w samoloty.

Początkowo głównym ośrodkiem wyszkolenia i organizacji lotnictwa w kraju był Zamość. Pod koniec wojny „życie lotnicze" przywrócone zostało w Warszawie i Dęblinie — w dwóch największych ośrodkach lotniczych z okresu przedwojennego. Potem samoloty z biało-czerwonymi szachownicami wróciły również do innych miast Polski.

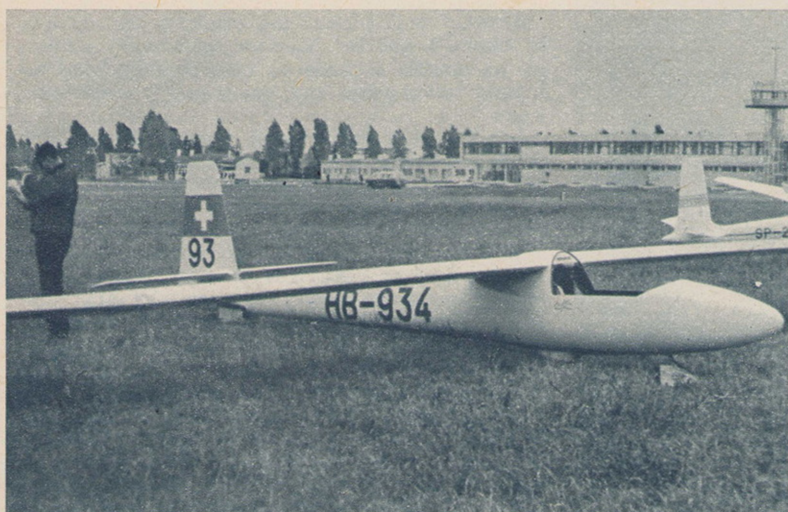
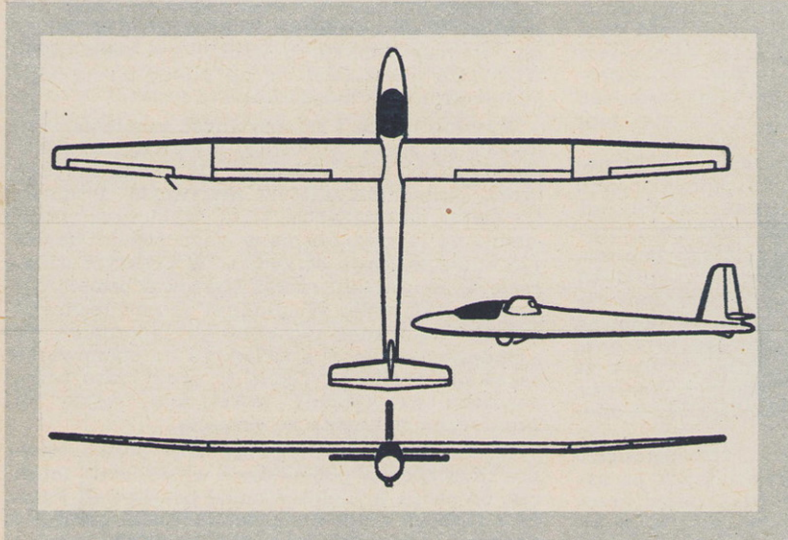


Foto: St. JASKO



Szybowiec klasy standard „ELFE" S-3

SZYBOWIEC jednomiejscowy konstrukcji Alberta Neukoma (Szwajcaria). Pierwszy lot prototypu (S-1) odbył się 1 maja 1964 r. Następnie zbudowano 4 dalsze szybowce. Jeden z nich był pilotowany przez Markusa Ritzi, który zdobył na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1965 r drugie miejsce w klasie standard.

W 1966 r. został oblatany prototyp szybowca „Elfe" S-3. Konstrukcja drewniana.

Profil płata — Wortmann FX. Koło niewciągane o wymiarach 330x130 mm, z hamulcem.

Odejmowana osłona kabiny wykonana z jednego kawałka przezroczystego tworzywa sztucznego.

Na szybowcu „Elfe" S-3 latał na zawodach w Lesznie aktualny mistrz świata w klasie standard Amerykanin Andrew Smith. Szybowiec był wyposażony m. in. w przyrządy pokładowe polskiej produkcji PZL.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 15,0 m

Długość — 7,30 m

Wysokość — 1,50 m

Pow. nośna — 11,9 m^2

Wydłużenie — 19

Ciężar własny — 210 kG

Ciężar całkowity — 300 kG

Obciążenie pow. — 26,5 kG/m^2

Doskonałość max. — 36 przy prędkości — 95 km/h

Opadanie min. — 0,63 m/s przy prędkości — 75 km/h

Prędkość min. — 60 km/h

Dopuszczalna prędkość lotu nurkowego — 220 km/h

SZYBOWCE MISTRZÓW ŚWIATA 1968

Szybowiec klasy otwartej „CIRRUS"

SZYBOWIEC jednomiejscowy konstrukcji Klausa Holighausa (NRF). Pierwszy lot prototypu (z usterzeniem Rudlickiego) odbył się w styczniu 1967 r. Zbudowano dotąd ok. 10 szybowców tego typu w zakładach Schemp-Hirth.

Konstrukcja z tworzyw sztucznych, przekładkowa. Profil płata — Wortmann FX 66. Hamulce aerodynamiczne na skrzydłach.

Podwozie wciągane w locie. Odejmowana tylna część osłony kabiny pilota; wiatrochron stały.

Przy wietrze czołowym 15 km/h dobieg szybowca wynosi ok. 30 m.

Usterzenie klasyczne poprawiło sterowność i dlatego zostało wprowadzone do szybowców seryjnych.

Na szybowcu „Cirrus" latał na zawodach w Lesznie aktualny mistrz świata w klasie otwartej Austriak Harro Woedl.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 17,74 m

Długość — 7,20 m

Wysokość — 1,56 m

Pow. nośna — 12,6 m^2

Wydłużenie — 25

Ciężar własny — 260 kG

Ciężar całkowity max. — 400 kG

Obciążenie pow. — 31,7 kG/m^2

Doskonałość max. — 44 przy prędkości — 85 km/h

Opadanie min. — 0,52 m/s przy prędkości — 75 km/h

Opadanie — 1,37 m/s przy prędkości — 140 km/h

Prędkość min. — 62 km/h

Dopuszczalna prędkość lotu nurkowego — 250 km/h.

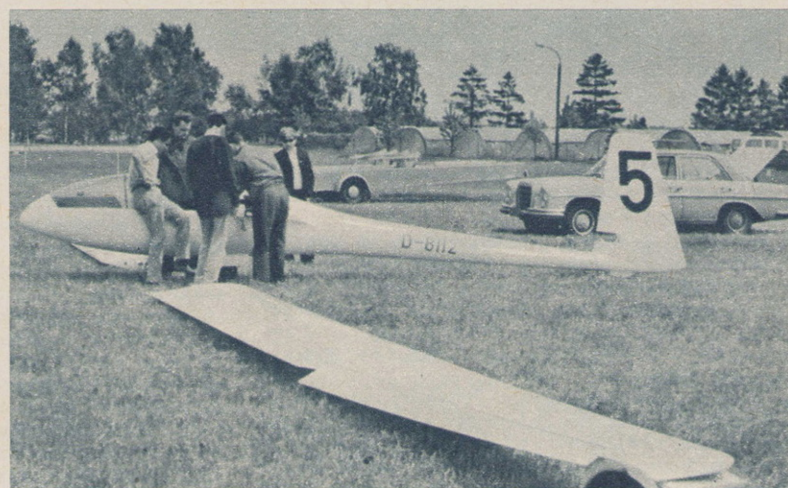
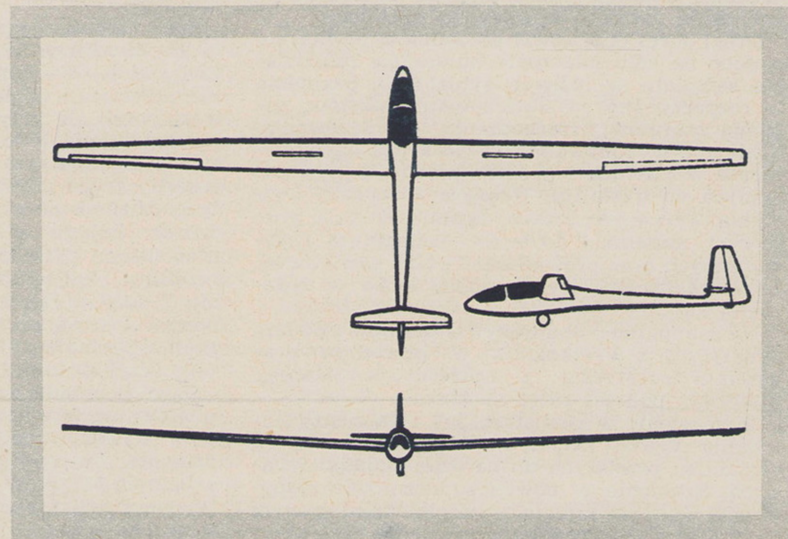


Foto: St. JASKO





ANATOLIJ NIKOŁAJEW — Moskwa A-171, Gradiatorskaja ul. d 2, kw 77. Ma 23 lata i jest słuchaczem trzeciego roku instytutu lotniczego.

WALERIJ DEGTJAREW — Moskwa A-130, ul. Kosmodemjanskich, d 35/1, kw 87. Ma 22 lata i jest mechanikiem lotniczym.

Są przyjaciółmi i obaj pasjonują się lotnictwem. Są stałymi czytelnikami „Skrzydlatej Polski" i czasopism lotniczych Czechosłowacji, NRD, Węgier Bułgari i Jugosławii. Zbierają książki, wydawnictwa encyklopedyczne, czasopisma i fotografie lotnicze oraz wycinki z gazet poświęcone lotnictwu. Kolekcjonują modele plastykowe samolotów i śmigłowców. Budują redukcyjne modele lotnicze w skali 1:50 i 1:75 z drzewa lipowego. Szczególnie interesują się samolotami z okresu drugiej wojny światowej. Dzięki „Skrzydlatej Polsce" prowadzą korespondencję z kolegami z Polski i Bułgarii. Pragną rozszerzyć swe kontakty i korespondować z dalszymi miłośnikami lotnictwa z Polski, a także z Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i innych krajów.

★

ANDRZEJ JARZYNA — Szamotuły, ul. Wojska Polskiego 6 m. 5, woj. poznańskie. Ma 21 lat i jest pracownikiem Zakładów HCP w Poznaniu. Od 6 lat jest członkiem koła modelarskiego przy Szkole Podstawowej Nr 2 w Szamotułach. Wolny czas poświęca budowie modeli latających. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami interesującymi się modelami latającymi w celu wymiany doświadczeń, planów modelarskich itp. Aktualnie poszukuje pilnie dokumentacji (planów modelarskich) w celu wykonania modelu czeskiego dwuosobowego samolotu sportowego „Tatra 101".

★

KRZYSZTOF CIESLAWSKI — Komorowice 357, pow. Bielsko-Biała, woj. katowickie. Interesuje się lotnictwem. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami w wieku około 12 lat ze Związku Radzieckiego.



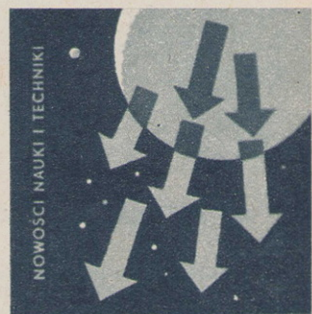
Olgierd Wołczek. REPORTAŻ Z KOSMOSU. Wiedza Powszechna 1968. Wydanie I, str. 229, fot. i rys. 56, cena 13 zł.

Praktyczna realizacja lotów kosmicznych wymaga stosowania najlepszych materiałów, najdoskonalszych, najbardziej niezawodnych urządzeń, statków nośnych o najpotężniejszych silnikach, samoczynnie działających zespołów aparaturowych, zdatnych do działania w skrajnie niesprzyjających warunkach, układów łączności radiowej przekazującej nie tylko suche dane, lecz także bogate w szczegóły obrazy z powierzchni globów odległych od Ziemi o setki tysięcy lub nawet o setki milionów kilometrów. Niepohamowany, wspaniały rozwój astronautyki przynosi coraz obfitsze owoce, które wykorzystuje się szczodrze w wielu dziedzinach nauki i techniki także na powierzchni Ziemi.

Wybitny znawca przedmiotu, Olgierd Wołczek, na kartkach swej nowej książki naświetla pasjonujący temat raczej nie pod kątem historii i przeszłości, ale przyszłości. Co można powiedzieć o dalszym rozwoju astronautyki? Czego należy się spodziewać w ciągu nadchodzących dziesięcioleci? Chodzi tu oczywiście nie o zabawę w proroka, lecz o prognozę opartą na rzetelnych przesłankach.

W „Reportażu z Kosmosu" poruszony jest temat często przemilczany w tego rodzaju książkach. O. Wołczek opisuje dotychczasowy wkład do astronautyki oraz plany i zamierzenia na przyszłość nie tylko supermocarstw w tej dziedzinie — Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych. Mamy także omówione osiągnięcia Anglii, Francji, NRF, Włoch, Kanady, Japonii. Problemy astronautyczne tych państw (stawiających — z wyjątkiem Francji i do pewnego stopnia Anglii — pierwsze kroki w dziedzinie podboju Kosmosu) zasługują na przedstawienie ich czytelnikowi polskiemu. Szczegóły te, mniej na ogół znane, rzucają światło na aktualny stan astronautyki na całym świecie.

W książce został także omówiony problem ratownictwa kosmicznego, problem doniosły i szczególnie aktualny po tragicznych wypadkach kosmonauty radzieckiego Komarowa i trzech astronautów amerykańskich. „Sprawa bezpieczeństwa załóg kosmicznych — podkreśla autor — ma oczywiście aspekt bardziej ogólny, niż to wynika z dotychczasowego przebiegu wydarzeń. Loty statków z ludźmi na pokładzie staną się za niewiele lat równie powszechne, jak dziś wysyłanie sztucznych satelitów na orbity opasujące Ziemię. Obecnie ciągle jeszcze każdy start kosmonautów stanowi wydarzenie, do którego statki i załogi przygotowują się wyjątkowo starannie i długo. Z biegiem lat obiekty załogowe będzie się



produkować nie tylko seryjnie, ale taśmowo. Procedura przygotowania ich do misji kosmicznej, zwłaszcza sprawdzenie, z natury rzeczy ulegnie koniecznemu uproszczeniu i stanie się mniej dokładne. Wówczas nie jest wykluczone, że będą zdarzały się awarie w przestrzeni daleko poza Ziemią i zaistnieje konieczność realizacji powrotu indywidualnych ludzi w indywidualnych urządzeniach, z odległych orbit na powierzchnię rodzinnej planety. Już dziś więc opracowuje się środki zmierzające do urzeczywistnienia takiej indywidualnej akcji".

Okładka Adama Werki niezła w pomyśle, ale fatalna w wykonaniu.

J. K.

SZKOŁY PODOFICERSKIE

Jarosław Kulik, Czesław Gałązka i Jerzy Kos z Płońska, Stanisław Władek — Ostrów Wlkp., Jan Zając — Kowalewo Pomorskie. Na życzenie podajemy niektóre informacje o podoficerskich szkołach zawodowych.

Do podoficerskich szkół zawodowych związanych z lotnictwem zaliczamy: **Podoficerską Szkołę Zawodową Wojsk Lotniczych, Podoficerską Szkołę Zawodową Wojsk Radiotechnicznych i Podoficerską Szkołę Zawodową Wojsk Rakietowych i Artylerii.** Ponadto istnieją: Podoficerska Szkoła Zawodowa Marynarki Wojennej, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Łączności, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Chemicznych, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Inżynieryjnych i Komunikacji, Podoficerska Szkoła Zawodowa Służby Inżynieryjno-Budowlanej, Podoficerska Szkoła Zawodowa Służby Samochodowej, Podoficerska Szkoła Zawodowa Służb Kwatermistrzowskich, Podoficerska Szkoła Zawodowa Służby Zdrowia i Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojskowej Służby Wewnętrznej.



Od kandydatów do wszystkich szkół wymagane jest wykształcenie w zakresie zasadniczej szkoły zawodowej. Nauka w szkołach trwa od 6 do 12 miesięcy, w zależności od rodzaju szkoły, wykształcenia i przygotowania zawodowego kandydatów. Absolwenci podoficerskich szkół zawodowych kierowani są do jednostek wojskowych na praktykę, która trwa do zakończenia zasadniczej służby wojskowej. Okres praktyki może być dla wyróżniających się absolwentów skrócony do 6 miesięcy. Do zawodowej służby wojskowej absolwenci PSZ powoływani są bezpośrednio po zakończeniu praktyki w jednostce. Jednocześnie mianowani są na stopień kaprala i wyznaczeni na stanowisko przewidziane dla podoficerów zawodowych.

Od kandydatów do PSZ wymagany jest wiek 17—23 lata. Kandydatów obowiązuje próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne, które odbędą się w okresie od 30 września do 7 października br. Zgłoszenia kandydatów przyjmowane są przez wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y) do 20 sierpnia br. Powiatowe (i Miejskie) Sztaby Wojskowe (WKR-y) i dowódcy jednostek wojskowych udzielają też wyczerpujących informacji o warunkach przyjęć do podoficerskich szkół zawodowych.



ZBIERAMY ZNACZKI

AFAR i ISSA. Wydano tu znaczek dla poczty lotniczej o wartości nominalnej 48 fr, przedstawiający skok spadochronowy.

ANGUILLA. W skład ostatnio wydanej serii stałej złożonej z 3 znaczków wchodzi znaczek o wartości 15 c, przedstawiający port lotniczy.

ARGENTYNA. Wydano tu serię złożoną z 3 znaczków pod nazwą „Argentyńskie terytoria antarktyczne". Jeden z tych znaczków, o wartości 40 p. przeznaczony dla poczty lotniczej, przedstawia antarktyczny lot okrężny.

BUŁGARIA. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 2 znaczków o wartościach nominalnych 20 st. i 40 st. Znaczki przedstawiają: za 20 st. — spotkanie w Kosmosie statków „Kosmos 186" i „Kosmos 188" oraz za 40 st. — statek „Wenus 4".

DAHOMEJ. Wprowadzono tu do obiegu dwa znaczki lotnicze, o wartościach nominalnych po 70 fr, poświęcone badaniom planety Wenus.

GÓRNA WOLTA. Ukazał się tu znaczek lotniczy o wartości 500 fr, przedstawiający samolot „Caravelle".

MALEDIWY. Ukazała się tu seria złożona z dziewięciu znaczków, poświęcona pamięci kosmonautów. Znaczki wchodzące w skład tej serii pokazują kolejno: za 2 i 50 l — satelity A1 i D1; za 3 i 25 l — „Łunę 10"; za 7 l i 1 r — „Orbitera" i „Marinera"; za 10 l i 2 r — kosmonautów E. White'a, V Grissoma, R. Cheffe; za 5 r — kosmonautę W. Komarowa. Wydano również blok znaczkowy ze znaczkami o wartościach nominalnych 1 i 2 r.

NRD. Wydano tu 2 znaczki dla upamiętnienia miękkiego lądowania na Wenus. Znaczek za 20 pf przedstawia stację „Wenus 4" na Wenus, zaś znaczek za 25 pf — spotkanie w Kosmosie sztucznych satelitów.

RUMUNIA. Ukazała się tu w obiegu seria złożona z 4 znaczków, przeznaczonych dla poczty lotniczej. Znaczki reprodukujemy.

REPUBLIKA POŁUDNIOWOAFRYKAŃSKA. Wydano tu serię 6 znaczków. Znaczki o wartościach nominalnych 1, 2, 3 fr oraz dla poczty lotniczej 100 200 i 500 fr przedstawiają różne typy samolotów.

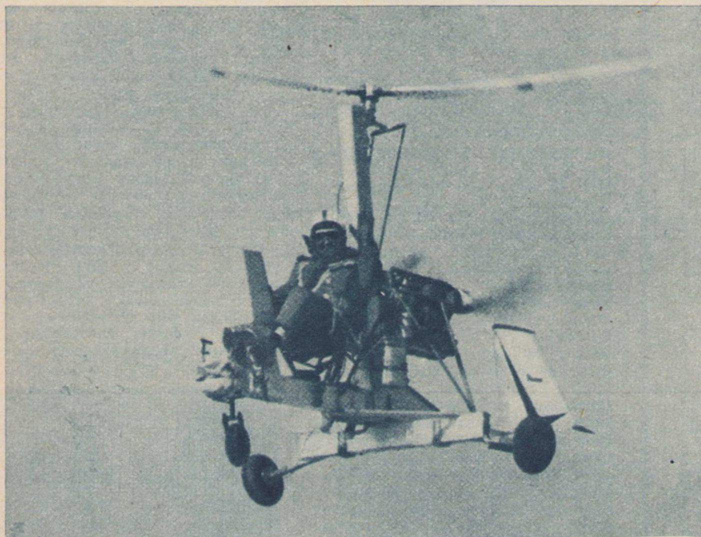
BOGUSŁAW KUROWSKI

WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-22-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5751 N-78





A JEDNAK LATA

STUDENCI i pracownicy wyższej uczelni w Żylinie w CSRS — Klimt, Kevicky, Dendis, Cachovan i Topolnicky, zbudowali 1-miejscowy wiropłat „Važka". Konstrukcja metalowa (z dźwigara duralowego 1 mm), silnik — Walter „Mikron". Łopaty wirnika: dźwigar jesionowy, pokrycie — sklejkowe. Oś podwozia — jesion klejony.

Patronat nad tą konstrukcją objął czechosłowacki odpowiednik naszego Instytutu Lotnictwa. Na zdjęciach widzimy, jak pilot doświadczalny inż. Dochoń pomyślnie oblatuje ten miniaturowy wiropłat.

SAMOLOTY Z TWORZYW SZTUCZNYCH

ROK 1968 charakteryzuje się coraz szerszym wprowadzaniem konstrukcji lotniczych z tworzyw sztucznych. 29 marca br. został oblatany samolot doświadczalny LFU-205, budowany w NRF od 1963 r. Jest to samolot 4-miejscowy, z podwoziem wciąganym, z silnikiem Lycoming I0-360-A1C o mocy 200 KM. Samolot wykonany całkowicie z tworzyw sztucznych. Rozpiętość — 10,85 m, długość — 7,65 m, wysokość — 2,46 m, wydłużenie — 7,2, pow. nośna — 16,35 m². Ciężar własny — 700 kG, całkowity max. — 1 200 kG. Prędkość max. — 360 km/h, przelotowa — 300 km/h, przeciągnięcia — 85 km/h, wznoszenie — 5,5 m/s, pułap — 6 000 m, zasięg max. — 1 400 km, długość startu na przeszkodę 15 m — 380 m (lądowanie — 350 m). Profil laminarny Eppler. Warto przypomnieć, że pierwszy w Europie samolot z plastyku, francuski Wassmer-50, miał metalowe elementy konstrukcyjne.

W tym samym czasie został zbudowany w USA 4-silnikowy samolot turystyczny Windecker „Eagle-1". Silnik Lycoming IO-540G o mocy 290 KM. Prototyp latał z podwoziem stałym 3-kołowym. W serii — podwozie wciągane. Konstrukcja z tworzywa sztucznego jest o 40% lżejsza od konstrukcji klasycznej z metalu. „Eagle-1" nie jest pierwszym samolotem amerykańskim z plastyku. Przed nim był Piper „Papoose" i prototyp doświadczalny Cessna. Ale „Eagle-1" ma największe szanse wejść do produkcji seryjnej.



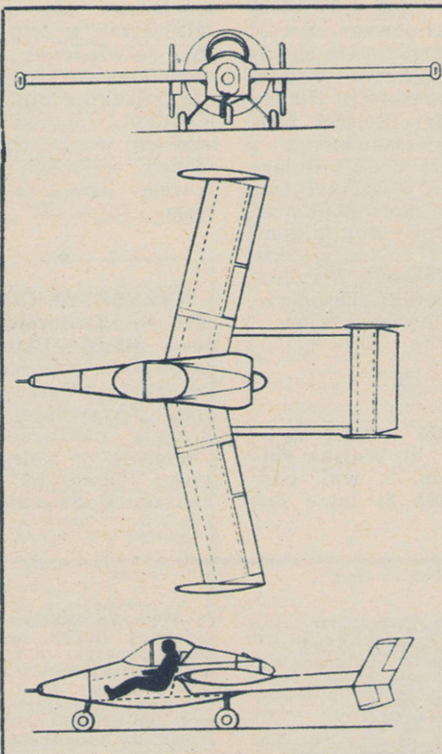
▲ „Eagle-1"

LFU-205 ▼



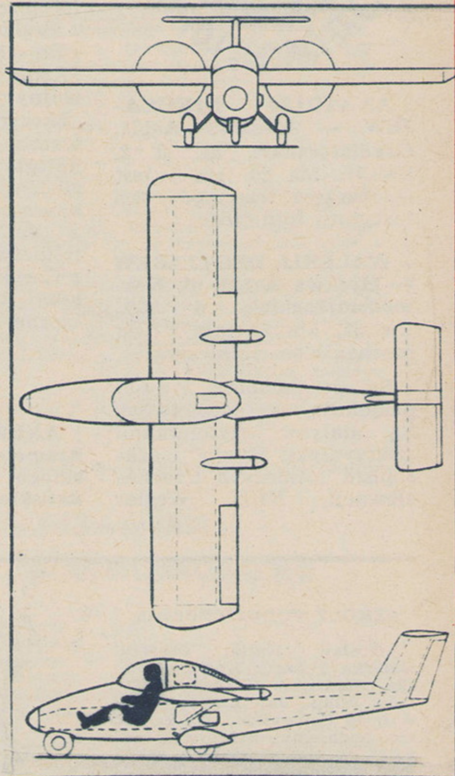
GALERIA MINISAMOLOTÓW

W uzupełnieniu przeglądu maszyn wyróżnionych w brytyjskim konkursie na 1-miejscowy samolot sportowy zamieszczamy dwa ciekawe projekty.



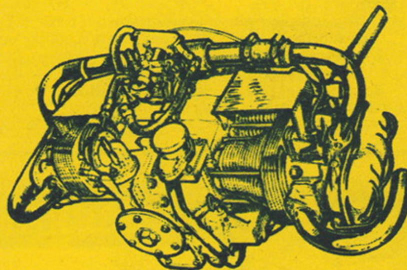
HUGHES PH-100

Układ ze śmigłem pchającym. Największy i najcięższy samolot zgłoszony do konkursu. Rozpiętość — 7,16 m, długość — 6,58 m, pow. nośna — 6,96 m², wydłużenie — 6,72. Profil płata — NACA 4415. Ciężar własny — 226 kG, całkowity — 340 kG. Zapas paliwa — 32 l. Prędkość min. — 92 km/h (83 km/h — z klapami). Silnik — 30 do 45 KM.



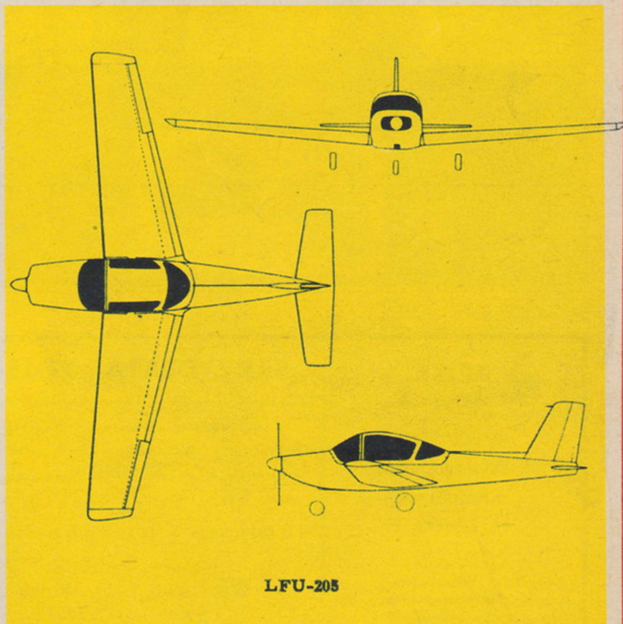
JOPECO J-2

Układ z 2 śmigłami pchającymi. Najbardziej skomplikowany samolot zgłoszony do konkursu. Rozpiętość — 6,09 m, długość — 3,57 m, pow. nośna — 6,78 m², wydłużenie — 5,5. Profil płata — NACA 64A218 (laminarny). Ciężar własny — 201 kG, całkowity — 322 kG. Zapas paliwa — 32 l. Prędkość max. 206 km/h, prędkość min. — 95km/h. Silnik — 30 do 45 KM.



SILNIK ROLLASON-ARDEM

TAK wygląda silnik tłokowy Rollason-Ardem 4C02 Mk. 4, najbardziej rozpowszechniony wśród brytyjskich minisamolotów. Silniki Ardem są seryjną adaptacją silników samochodowych „Volkswagen". W wersji 4C02 rozwija on moc 30,7 KM przy 3 000 obr/min., zużycie paliwa — 8,5 l/h. Pojemność skokowa — 1 192 cm³, stopień sprężania — 6,6 : 1. Ciężar całkowity ze śmigłem — 60,3 kG. Paliwo o liczbie oktanowej 80. W innych wersjach zwiększono pojemność skokową do 1 300 cm³ i moc do 40 KM. Wersja 4C02 o pojemności skokowej 1 500 cm³ rozwija moc 45 KM przy 3 300 obr/min. Stopień sprężania — 7,8 : 1. Zużycie paliwa 17 l/h. Ostatnia wersja silnika 1 500 cm³ o stopniu sprężania — 8,5 : 1 rozwija moc 53 KM przy 3 600 obr/min i ma zużycie paliwa (o liczbie oktanowej 100) — 18,2 l/h.



LFU-205

KRONIKA LOTNICZA 25-LECIA PRL



WAŻNIEJSZE WYDARZENIA

Opracował JERZY R. KONIECZNY

1944

● **21.VII.** Krajowa Rada Narodowa, tymczasowy parlament narodu polskiego, wydaje dekret o utworzeniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego jako tymczasowej władzy wykonawczej dla kierowania walką wyzwoleńczą narodu, zdobycia niepodległości i odbudowy państwowości polskiej.

● **22.VII.** Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego ogłasza Manifest Lipcowy proklamujący powstanie Polski Ludowej.

● **22.VII.** Opublikowany zostaje dekret KRN o utworzeniu Naczelnego Dowództwa WP. Gen. Michał Rola-Żymierski mianowany został Naczelnym Dowódcą WP.

● **1.VIII.** Wybuch Powstania Warszawskiego.

● **7.VIII.** Przy PKWN w Lublinie utworzony zostaje Wydział Lotniczy, który przystępuje do organizowania lotnictwa cywilnego na wyzwolonych terenach Polski.

● **20.VIII.** Powstanie 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej (pułki „Warszawa", „Kraków" i 3 pułk szturmowy).

● **23.VIII.** Chrzest bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego; 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i 3 pułk lotnictwa szturmowego wchodzą do akcji bojowej w walkach na przyczółku warecko-magnuszewskim.

● **23.VIII.** KRN scala Armię Ludową w kraju i 1 Armię Polską w ZSRR w Odrodzone Wojsko Polskie.

● **VIII.** Utworzenie w pasie przyfrontowym przez Oddział Lotnictwa Cywilnego Dowództwa Lotnictwa WP dwóch linii regularnej komunikacji lotniczej (Lublin — Białystok i Lublin — Rzeszów — Przemyśl) oraz 5 linii pocztowych, łączących lotami okrężnymi miasta powiatowe z siedzibami województw.

● **9.IX.** Zrzucenie w Borach Tucholskich oddziału dywersyjnego ppor. Jana Miętkiego (Wirskiego), który zlokalizował m. in. wyrzutnie pocisków V-1.

● **13.IX.** Rozpoczęcie akcji zrzutów dla walczącej Warszawy przez 2 pułk nocnych bombowców „Kraków".

● **13—14.IX.** Lot pierwszych radzieckich samolotów ze zrzutami dla Powstania Warszawskiego.

● **14.IX.** Wyzwolenie prawobrzeżnej Warszawy.

● **16-24.IX.** Piloci 1 pułku „Warszawa" wspierają oddziały piechoty walczące na przyczółku czerniakowskim w Warszawie.

● **18.IX.** Jedyny lot samolotów amerykańskich ze zrzutami dla Powstania Warszawskiego.

● **2.X.** Upadek Powstania Warszawskiego.

● **30.X.** Powstaje Dowództwo Lotnictwa Wojska Polskiego. Dowódcą Sił Lotniczych WP mianowany zostaje gen. F. Połynin.

● **30.X.** W Lublinie zorganizowano grupę konstrukcyjną Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych (LWD).

1945

● **12-17.I.** Samoloty pułków „Warszawa" i „Kraków" współdziałają z wojskami naziemnymi 1 Armii WP i biorą udział w walkach o wyzwolenie Warszawy.

● **17.I.** Wyzwolenie Warszawy.

● **19.I.** Samoloty pułku „Warszawa" osłaniają z powietrza pierwszą defiladę Wojska Polskiego w wyzwolonej Warszawie.

● **6.III.** Reaktywowanie działalności Polskich Linii Lotniczych Lot.

● **10-18.III.** Jednostki Lotnictwa WP biorą udział w walkach o Kołobrzeg.

● **23.III.** Rozporządzenie Ministra Komunikacji o utworzeniu Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych (LWD).

● **30.III.** Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP o zorganizowaniu redakcji czasopisma lotniczego „Skrzydlata Polska".

● **13.IV.** W Zamościu powstaje techniczna szkoła lotnictwa WP.

● **21.IV.** Podpisanie układu o przyjaźni i pomocy między Polską i ZSRR.

● **8.V.** Bezwarunkowa kapitulacja Niemiec hitlerowskich.

● **8.V.** Koniec drugiej wojny światowej w Europie.

● **8.V.** Lotnicy polscy, walcząc z wrogiem niemal na wszystkich frontach, wykonali w latach 1939-1945 ogółem 109 207 lotów bojowych, zestrzelili 967 samolotów na pewno, 202 prawdopodobnie i 284 uszkodzili oraz zestrzelili 190 pocisków V-1; zrzucili z samolotów 15 420 ton bomb i min.

● **V.** Wychodzi pierwszy po wojnie numer „Skrzydlatej Polski".

● **V.** Pierwsze po wojnie loty szybowcowe w Fordonie i na Żarze.

● **21.VI.** W Oficerskiej Szkole Lotnictwa WP w Dęblinie odbyła się pierwsza po wyzwoleniu promocja oficerów pilotów.



● **VII.** W Warszawie rozpoczyna działalność Instytut Techniczny Lotnictwa.

● **29.VIII.** Reaktywowanie działalności Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

● **2.IX.** Pierwsze w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa w Warszawie. Pokazy lotnicze na nowym lotnisku mokotowskim.

● **20.IX.** Reaktywowanie działalności Aeroklubu Warszawskiego.

● **10.X.** Reaktywowanie działalności Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Pierwsze po wyzwoleniu walne zgromadzenie ARP w Warszawie.

● **10.XI.** W Łodzi oblatano pierwszy po wojnie prototyp polskiego samolotu „Szpak-2" konstrukcji LWD.

● **18—23.XI.** I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa w Grunowie (Jeżów Sudecki).

● Lotnictwo wojskowe przekazało lotnictwu cywilnemu 100 samolotów Po-2.

1946

● **6.I.** Pierwsza promocja oficerów w Technicznej Szkole Oficerskiej Lotnictwa.

● **25.I.** Zarządzenie Ministra Komunikacji o utworzeniu w Bielsku Instytutu Szybownictwa.

● **III.** Podpisanie umowy lotniczej polsko-radzieckiej.

● **9-10.VI.** I (po wojnie) Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na nowym lotnisku mokotowskim w Warszawie.

● **15.VI.** Ukazał się pierwszy numer tygodnika lotniczego dla młodzieży „Skrzydła i Motor".

● **26.VII.** Zebranie konstytucyjne Ligi Lotniczej.

● **26-27.VIII.** VII (pierwsze po wojnie) Krajowe Zawody Lotnicze w Bielsku.

● **18.IX.** W Warszawie ukonstytuował się Tymczasowy Zarząd Główny Ligi Lotniczej.

1947

● **30.III.** Rekord Polski w skoku spadochronowym z najmniejszej wysokości (120 m, Tadeusz Litwiński).

● **23.IV.** Pierwsza srebrna odznaka szybowcowa zdobyta przez pilota polskiego całkowicie wyszkolonego po wojnie.

● **VI.** Samoloty PLL LOT przewiozły pierwsze 100 000 pasażerów po wojnie.

● **VI.** Ukazał się pierwszy numer Wojskowego Przeglądu Lotniczego.

● **2.VI.** W Bielsku oblatano prototyp pierwszego w Polsce Ludowej szybowca „Sęp".

● **15.VI.** Pierwsza w Polsce złota odznaka szybowcowa.

● **25.VII.** Otwarcie przez LOT regularnej linii lotniczej Warszawa — Paryż.

● **21.VIII.** Rozporządzenie Rady Ministrów o uznaniu Ligi Lotniczej za stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej i o rozwiązaniu stowarzyszenia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, której majątek przekazany został Lidze Lotniczej.

● **XII.** Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej reaktywuje swe członkostwo w FAI.

● W Warszawie powstał Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich.

1948

● **20.II.** PLL LOT wprowadziły dział przesyłek towarowych na wszystkich trasach krajowych i zagranicznych obsługiwanych przez samoloty LOT-u

● **22.II.** W Łodzi oblatano prototyp samolotu szkolno-treningowego „Junak".

● **25.II.** Powszechna Organizacja „Służba Polsce" przejmuje szkolenie lotnicze młodzieży.

● **24.IV.** W Bielsku oblatano prototyp szybowca „Mucha".

● **15.V.** Liga Lotnicza przejęła od Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji modelarstwo lotnicze i spadochroniarstwo.

● **12-20.VI.** Na szybowisku Żar odbyły się VII Krajowe Zawody Szybowcowe (pierwsze po wojnie) z udziałem ekipy Czechosłowacji.

● **3.X.** Na konferencji generalnej FAI w Paryżu przedstawiciela Polski wybrano na wiceprezydenta federacji (Włodzimierz Humen).

● **18-19.X.** Adam Zientek i Bronisław Żurakowski ustanowili na Żarze rekord Polski długotrwałości lotu (23 h 51 min.).

● **5.XII.** Lot pierwszego w Polsce modelu o napędzie odrzutowym.

1949

● **IV.** W Bielsku oblatano prototyp szybowca eksperymentalnego „Kaczka".

● **22-29.V.** I Ogólnopolskie Szybowcowe Zawody Juniorów na Żarze.

● **6-19.VI.** Na Żarze odbyły się zawody szybowcowe państw demokracji ludowej.

● **10.VI.** Irena Kempówna ustanowiła pierwszy w Polsce Ludowej międzynarodowy rekord szybowcowy w kategorii szybowców jednomiejscowych kobiet: przelotu prędkościowego na trasie trójkąta 100 km — 50 km/h.

● **24.VI.** Otwarcie przez LOT linii lotniczej Warszawa — Bruksela.

● **16.VII.** W Głównym Instytucie Lotnictwa w Warszawie oblatano motoszybowiec „Pegaz".

● **19-21.VIII.** X Krajowe Zawody Lotnicze.

● **VIII.** Wejście do eksploatacji na liniach zagranicznych LOT-u samolotów Il-12.

● **2-9.IX.** Konferencja generalna FAI w USA zatwierdza na wniosek ARP złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.

● **IX.** Na politechnikach w Warszawie i we Wrocławiu powstały wydziały lotnicze.

● **19-20.X.** Stanisław Wielgus ustanowił na Żarze szybowcowy rekord Polski długotrwałości lotu (35 h 14 min.).

● **21.XII.** W Bielsku oblatano prototyp szybowca akrobacyjnego „Jastrząb".

● **XII.** Aerokluby regionalne przechodzą do Ligi Lotniczej.

1950

● **14-15.V.** I Walny Zjazd Ligi Lotniczej w Warszawie.

● **23.VII.** Tadeusz Góra zdobył jako pierwszy w Polsce i drugi na świecie złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.

● **20.VIII.** Pierwszy w Polsce publiczny pokaz pilotażu na myśliwskim samolocie odrzutowym (na pokazach z okazji Święta Lotnictwa w Warszawie).

● **VIII.** Oblatano prototyp szybowca ze skrzydłami o profilu laminarnym „Osa".

● **6.IX.** W Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego utworzono Zarząd Lotnictwa Cywilnego.

● **1.XII.** Andrzej Brzuska z pasażerem Władysławem Parczewskim ustanowili w Jeleniej Górze dwa rekordy Polski: przewyższenia — 8 162 m i wysokości absolutnej — 9 293 m.

1951

● **25.I.** Premiera pierwszego polskiego filmu pełnometrażowego o tematyce szybowcowej pt. „Pierwszy start".

● **2.II.** W Katowicach oblatano prototyp szybowca bezogonowego „Nietoperz".

● **1.VII.** Barbara Dankowska zdobyła jako pierwsza kobieta w Polsce złotą odznakę szybowcową.

● **26.VIII.** Pierwszy zespołowy pokaz wyższego pilotażu na myśliwskich samolotach odrzutowych z okazji Święta Lotnictwa w Warszawie.

● **X.** Oblatano prototyp szybowca wysokowyczynowego „Jaskółka".

1952

● **11.III.** Oblatano prototyp szybowca dwumiejscowego „Bocian".

● **18.VI.** Andrzej Abłamowicz wykonał po raz pierwszy w Polsce na szybowcu beczkę sterowaną na holu (w Bielsku).

● **19.VII.** Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo nad Wojskami Lotniczymi.

● **20.VII.** Wielkie pokazy lotnicze na lotnisku Okęcie w Warszawie.

● **22.VII.** Nagrody Państwowe: dla inż. T. Sołtyka — za konstrukcję samolotu „Junak-2" i zespołu konstruktorów Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego — inż. inż. Wł. Nowakowskiego, J. Niespała, T. Kostii, J. Sandauera i I. Kaniewskiej — za konstrukcje szybowców.

● **1—10.VIII.** Pierwsze krajowe zawody spadochronowe w Warszawie.

● **X.** Pierwsze próby wysiewania nawozów sztucznych przy pomocy samolotu.

1953

● **3.V.** Ukazał się pierwszy numer tygodnika „Skrzydlata Polska", powstałego z połączenia tygodnika „Skrzydła i Motor" i miesięcznika „Skrzydlata Polska".

● **10.V.** Połączenie masowych organizacji społecznych: LPŻ, Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej w jedną pod nazwą Liga Przyjaciół Żołnierza. Aerokluby regionalne przechodzą do LPŻ.

● **14—28.V.** I (X) Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie.

● **22.VII.** Inż. Bronisław Żurakowski otrzymał Nagrodę Państwową — za skonstruowanie śmigłowca doświadczalnego.

● **XI.** Otwarcie zagranicznej linii LOT-u na trasie Warszawa — Sofia przez Budapeszt.

● Samoloty PLL LOT brały udział w akcji zwalczania szkodników lasów i pól. Ogółem rozsypano z samolotów ok. 850 ton środków owadobójczych i ponad 600 ton środków chemicznych w walce ze stonką ziemniaczaną.

1954

● **7.II.** Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska" ogłasza po raz pierwszy Całoroczne Zawody Szybowcowe o Memoriał Ryszarda Bitnera.

● **11.VI.** Jerzy Kubaczewski ustanowił w Ostrowie Wlkp. pierwszy dla Polski międzynarodowy rekord spadochronowy: skok na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,66 m od celu).

● **13—27.VI.** Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Lesznie z udziałem reprezentantów dziewięciu krajów Europy (Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier, Wielkiej Brytanii i ZSRR). Zwyciężył Edward Makula.

● **30.VI.** Setna w Polsce złota odznaka szybowcowa.

● **3—10.X.** I Spadochronowe Mistrzostwa Polski w Nowym Targu.

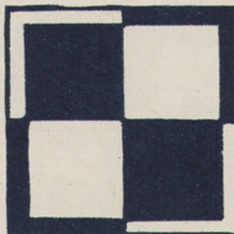
1955

● **16.II.** Jerzy Kubaczewski otrzymał jako pierwszy w lotnictwie sportowym nowo ustanowiony przez GKKF srebrny „Medal Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe" (za ustanowienie pierwszego w Polsce międzynarodowego rekordu spadochronowego).

● **18.II.** Umowa między Rządem PRL a Rządem ZSRR o ustanowieniu regularnej komunikacji lotniczej między Polską a Związkiem Radzieckim.

● **28.II.** Zebranie organizacyjne Polskiego Towarzystwa Astronautycznego w Warszawie.

● **16.IV.** Za zasługi w dziedzinie wyszkolenia i wychowania kadr lotniczych Sił Zbrojnych PRL, Oficerska Szkoła Lotnicza otrzymała imię Jana Krasickiego i odznaczona została Orderem „Sztandar Pracy" II klasy.



● **16.IV.** Za zasługi w dziedzinie wyszkolenia i wychowania kadr technicznych lotnictwa Sił Zbrojnych PRL, Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych otrzymała imię Walerego Wróblewskiego i odznaczona została Orderem „Sztandar Pracy" II klasy.

● **14.V.** Podpisanie Układu Warszawskiego.

● **V.** Ukazał się pierwszy numer miesięcznika „Modelarz".

● **20.VI.** Umowa o żegludze powietrznej pomiędzy Rządem Polski i Rządem NRD.

● **VI.** Wprowadzenie do eksploatacji na liniach zagranicznych LOT-u samolotów typu Il-14.

● **29.VII.** Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej na trasie Warszawa — Wiedeń i z powrotem.

● **VIII.** Stewardessa Zofia Abłamowicz, jako pierwsza z kobiet pracujących w PLL LOT, przeleciała milion kilometrów.

● **30.IX.—3.X.** I Samolotowe Mistrzostwa Polski juniorów w Warszawie.

● **5—9.X.** I Samolotowe Mistrzostwa Polski seniorów w Warszawie.

● **4.XI.** Tadeusz Góra jako pierwszy z polskich lotników otrzymał medal i tytuł „Zasłużonego Mistrza Sportu". Również jako pierwszy z działaczy polskiego sportu lotniczego medal i tytuł „Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej" otrzymał Włodzimierz Humen.

● **14.XI.** Umowa o komunikacji lotniczej między Polską i Jugosławią.

● **XII.** Ministerstwo Zdrowia przystąpiło do organizowania w kraju służby lotniczo-sanitarnej. W Warszawie powstał Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego, a w niektórych miastach wojewódzkich zespoły lotnictwa sanitarnego.

● Próby w locie prototypu polskiego samolotu komunikacyjnego CSS-12.

1956

● **3.I.** Zalegalizowanie działalności Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

● **7.I.** Pokazy szybowcowe polskich pilotów na polskich szybowcach w Bombaju (India).

● **8.II.** Walne Zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego w Warszawie.

● **8.II.** Umowa między Polską i Austrią w sprawie komunikacji lotniczej.

● **14.II.** Umowa pomiędzy Polską i Egiptem w sprawie ustanowienia regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy ich terytoriami i poprzez te terytoria.

● **7.IV.** Na ekrany kin w kraju wszedł barwny film fabularny o tematyce lotniczej „Sprawa pilota Maresza", zrealizowany według powieści Janusza Meissnera „Niebieskie drogi".

● **12.V.** Uchwała Zarządu ARP o ustanowieniu Medalu im. Czesława Tańskiego.

● **8.VI.** Umowa między Polską i Szwecją o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **13.VII.** Marian Gorzelak zajmuje 3 miejsce na szybowcowych mistrzostwach świata we Francji.

● **26—28.VII.** Kurs dla pilotów doświadczalnych i instruktorów śmigłowcowych w Świdniku.

● **26.VIII.** Centralne pokazy lotnicze na Okęciu w Warszawie z okazji Święta Lotnictwa. Oglądało je ponad 200 tysięcy osób.

● **22.IX.** Polskie Towarzystwo Astronautyczne przyjęte zostało na kongresie w Rzymie do Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAF).

● **30.IX.** Reaktywowanie sportu balonowego w Polsce Ludowej. Powołanie Rady Balonowej ARP ze Zbigniewem Burzyńskim na czele.

● **17.X.** Umowa w sprawie komunikacji lotniczej między Polską i Belgią.

● **6.XI.** Powołanie Komisji Restytucyjnej ARP.

● **16.XII.** Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie ARP. Powstanie Aeroklubu PRL.

● **28.XII.** Andrzej Abłamowicz ustanowił na samolocie TS-8 „Bies" rekord międzynarodowy wysokości lotu — 7 200 m.

● W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku rozpoczęto produkcję seryjną z licencji radzieckiej śmigłowca Mi-1 (SM-1).

● Prezydium Rządu PRL podjęło uchwałę w sprawie ustanowienia odznaki honorowej członka personelu pokładowego PLL LOT „Za 1 000 000 km lotu".

● Wykonano pierwsze w kraju skoki doświadczalne ze śmigłowca SM-1.

1957

● **30.I.** Przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich w Warszawie reaktywowano działalność Klubu Sprawozdawców Lotniczych.

● **IV.** Przedłużenie linii zagranicznej LOT-u Warszawa — Budapeszt — Belgrad do Aten.

● **5.V.** Grupowy (10 pilotów) przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do ZSRR (Orsza — Smoleńsk).

● **23—25.V.** I Ogólnopolska Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki w Warszawie.

● **26.V.** Pierwszy lot balonu wolnego w Polsce po 18 latach („Syrena" w Warszawie).

● **VI.** Wojska Ochrony Pogranicza wprowadziły pierwszą doświadczalną eskadrę lotniczą do służby przygranicznej w rejonie Pomorza Zachodniego.

● **8.VII.** Umowa pomiędzy Polską i Albanią o komunikacji lotniczej.

● **25.VIII.** Pelagia Majewska zdobyła jako druga kobieta w Polsce i trzecia na świecie Diamentową Odznakę Szybowcową.

● **4.IX.** Tadeusz Dulla ustanowił rekord Polski w długotrwałości opóźnienia otwarcia spadochronu. Skoczek został wyrzucony z komory bombowej samolotu odrzutowego Il-28 z wysokości 12 520 m.

● **5.IX.** Ryszard Witkowski ustanowił na SM-1 pierwszy w Polsce międzynarodowy rekord śmigłowcowy: prędkości wznoszenia na wysokość 3 000 m — 7 min. 48 s.

● **8.IX.** Na lotnisku Babice w Warszawie odbyły się z okazji Święta Lotnictwa wielkie pokazy, które zaszczycili swą obecnością członkowie najwyższych władz partyjnych i państwowych. Zademonstrowano na nich m. in. po raz pierwszy na świecie start szybowca „Jaskółka" za śmigłowcem (SM-1).

● **11.IX.** Oficerska Szkoła Lotnicza w Radomiu została nazwana imieniem Żwirki i Wigury.

● **28.IX.** Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku została nazwana imieniem inż. Zygmunta Puławskiego.

● **17—18.X.** I Ogólnopolski Konkurs Akrobacji Szybowcowej w Warszawie.

● **4.XI.** Zarząd Aeroklubu PRL nadał po raz pierwszy Medal im. Czesława Tańskiego Pelagii Majewskiej.

● **12.XI.** Przy Aeroklubie PRL powstał Klub Seniorów Lotnictwa.

● **XII.** Wprowadzenie do eksploatacji na liniach zagranicznych LOT-u samolotów typu Convair-240.

1958

● **10.II.** W Bielsku-Białej oblatano prototyp szybowca „Mucha-Standard".

● **8—9.IV.** Otwarcie linii lotniczej Warszawa — Berlin — Londyn, eksploatowanej wspólnie przez PLL LOT i towarzystwo brytyjskie BEA.



● **16.IV.** Ogłoszenie I Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski".

● **21.V.** Oblatano prototyp samolotu sportowo-turystycznego PZL-102 „Kos".

● **29.V.** Pierwszy w Polsce transport chorego śmigłowcem (SM-1).

● **15—29.VI.** VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie zorganizowane przez Aeroklub PRL. Tytuł mistrzowski w klasie standard zdobył Polak Adam Witek.

● **19—29.VI.** Obrady VII Kongresu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV w Lesznie i Osiecznej.

● **5.VIII.** Modelarz polski Stanisław Żurad zdobył w W. Brytanii wicemistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem gumowym.

● **16.VIII.** Spadochroniarki polskie zdobyły w Czechosłowacji wicemistrzostwo świata w klasyfikacji zespołowej kobiet. Anna Franke zdobyła tytuł wicemistrzyni świata w klasyfikacji indywidualnej kobiet.

● **31.VIII.** Pierwsze w Polsce Ludowej krajowe zawody balonowe w Poznaniu.

● **7.IX.** Pierwsze w Polsce zawody modeli zdalnie sterowanych w Opolu.

● **10.X.** W okolicach Krakowa przeprowadzono pomyślną próbę wyrzucenia rakiety RM-1 (pierwszy stopień prototypu rakiety meteorologicznej), wykonanej przez Sekcję Techniczną Oddziału PTA w Krakowie i komórkę Techniki Rakietowej i Fizyki Atmosfery Akademii Górniczo-Hutniczej.

● **28.X.** Lot balonu „Syrena" Aeroklubu Warszawskiego nad Tatrami.

● **4.VI.** Pierwsze w Polsce lądowanie śmigłowca (SM-1) na dachu budynku (Grand Hotelu w Warszawie).

● **5.XI.** Otwarcie przez PLL LOT regularnej komunikacji lotniczej na trasie Warszawa — Zurych.

● Rozpoczęto w Polsce produkcję seryjną z licencji radzieckiej samolotu Jak-12M (PZL-101 „Gawron").

1959

● **4.I.** Oblatanie szybowca wysokowyczynowego „Zefir".

● **10.III.** Zdzisław Szwedziuk wykonał jako pierwszy skoczek w Polsce tysięczny skok ze spadochronem.

● **13.IV.** Uchwała Rady Ministrów o powołaniu Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych.

● **1.VI.** PLL LOT podejmuje regularną komunikację lotniczą na trasie Warszawa — Amsterdam.

● **7.VI.** Zawody balonów wolnych o puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich.

● **22.VII.** Z okazji Święta Odrodzenia i XV-lecia Polski Ludowej odbyła się w Warszawie wielka defilada wojskowa. Wzięło w niej udział lotnictwo wojskowe i sportowe. Piloci lotnictwa myśliwskiego zademonstrowali nad stolicą m. in. wielką szachownicę — romb, tzw. taflę, złożoną z 64 maszyn odrzutowych (LIM).

● **VII.** Oblatanie prototypu samolotu komunikacyjnego MD-12.

● **7.IX.** Udana próba wystrzelenia na Pustyni Błędowskiej w ramach tzw. „Programu RM" 3 meteorologicznych rakiet doświadczalnych.

● **8.IX.** Balon „Warszawa" (inż. Zb. Burzyński i inż. Mosica) osiągnął wysokość 7 000 m. Lot trwał 115 minut.

● **28.IX.—2.X.** I zawody lotnictwa myśliwskiego w konkurencjach indywidualnych i zespołowych o mistrzostwo Wojsk Lotniczych i OPL OK.

● **3—8.X.** I zawody lotnictwa bombowego Wojsk Lotniczych o mistrzostwo w konkurencji zespołowej i indywidualnej.

1960

● **8.I.** Pierwszy nocny lot ratunkowy śmigłowca w polskim lotnictwie sanitarnym (Warszawa — Płock — Warszawa).

● **24.I.** Uchwalenie statutu Aeroklubu PRL.

● **13.V.—8.VI.** Największy po wojnie rajd samolotu polskiej konstrukcji i produkcji PZL-102B „Kos" (pilot Antoni Szymański i inż. Romuald Gudel). Trasa: Warszawa — Wrocław — Wiedeń — Salzburg — Zurych — Genewa — Berno — Bazylea — Reims — Kanał La Manche — W. Brytania — Luxemburg — Eisenach — Berlin — Poznań — Warszawa.

● **4—18.VI.** Udział polskich pilotów w VIII szybowcowych mistrzostwach świata w Kolonii (NRF). Edward Makula zdobył wicemistrzostwo świata w klasie otwartej, Jerzy Popiel i Adam Witek zajęli trzecie miejsca (w klasie otwartej i standard).

● **25.VI.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Francji o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **2.VII.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Wielkiej Brytanii o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **8—10.VII.** I samolotowe mistrzostwa Polski w akrobacji w Warszawie.

● **17.VII.** Wielkie pokazy lotnictwa wojskowego i sportowego nad polami Grunwaldu w 550 rocznicę bitwy pod Grunwaldem.

● **21.VII.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Holandii o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **2.VIII.** Zygfryd Sulisz zdobył tytuł wicemistrza świata w kategorii modeli z napędem silnikowym (W. Brytania).

● **3.IX.** Zbigniew Burzyński wykonał w Warszawie, na balonie „Syrena", setny lot balonowy (26 po wojnie).

● **11.IX.** Na wielkich pokazach lotniczych w Łodzi (400 tysięcy widzów) demonstrowano po raz pierwszy publicznie pierwszy polski szkolno-treningowy samolot o napędzie odrzutowym TS-11 „Iskra".



● **14.IX.** W Warszawie rozegrano I Krajowe Zawody Balonów Wolnych im. płk. Franciszka Hynka.

● **8.X.** W Aeroklubie Warszawskim wykonano 10 000 skok spadochronowy (1946—1960).

● **12.X.** Główny konstruktor samolotu TS-11 „Iskra" otrzymał Nagrodę Ministra Obrony Narodowej I stopnia. Nagrodę II stopnia przyznano grupie konstruktorów za technologię opracowania silnika lotniczego.

● **13.X.** Inauguracja linii zagranicznej PLL LOT na trasie Warszawa — Rzym przez Wiedeń.

1961

● **17.I.** Umowa pomiędzy Rządem Polski i Rządem Danii o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **17.I.** Umowa pomiędzy Rządem Polski i Rządem Norwegii o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **II.** W centralnym porcie lotniczym na Okęciu w Warszawie oddano do użytku ośrodek łączności międzynarodowej. Uruchomiono go przy współdziałaniu SITA — Międzynarodowego Towarzystwa Telekomunikacji Powietrznej.

● **18.V.** Umowa między Rządem Polski i Szwajcarską Radą Federalną o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **26.V.** Aeroklub PRL zatwierdził 2 000 w Polsce srebrną odznakę szybowcową.

● **3.VI.** Oblatano prototyp szybowca akrobacyjnego „Kobuz-2".

● **10.VI.** Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała Medal Lilienthala (za 1960 r.) polskiej pilotce — Pelagii Majewskiej.

● **VI.** Wprowadzenie przez PLL LOT do eksploatacji samolotów typu Ił-18.

● **20—22.VII.** Wizyta w Polsce pierwszego kosmonauty świata — Jurija Gagarina.

● **27.VII.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Iraku o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **3.IX.** Jerzy Kosiński zdobył wicemistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem gumowym na mistrzostwach w NRF. Zespół polskich modelarzy zdobył mistrzostwo świata w klasyfikacji drużynowej w kategorii modeli z napędem gumowym.

● **3.IX.** Sławomir Makaruk zwyciężył na balonie „Syrena" w międzynarodowych zawodach balonów wolnych w Groningen (Holandia).

1962

● **24.II.** Franciszek Janik i Zbigniew Burzyński otrzymali od FAI Dyplomy Montgolfiera.

● **8.IV.** Pierwsze w Polsce i w Europie zawody modeli rakiet amatorskich o memoriał Kazimierza Siemienowicza.

● **8—12.V.** I Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów (Wrocław).

● **31.V.** Sejm PRL uchwalił Ustawę — Prawo Lotnicze.

● **3—17.VI.** II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie. Polscy piloci odnieśli wielki sukces zajmując sześć pierwszych miejsc.

● **8.VI.** W Dzienniku Ustaw PRL ogłoszono Ustawę — Prawo Lotnicze.

● **27.VI.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Afganistanu o międzynarodowej cywilnej komunikacji lotniczej.

VI. W Krakowie odbyły się I spadochronowe mistrzostwa Wojska Polskiego.

● **12.VIII—3.IX.** Udział polskich skoczków w spadochronowych mistrzostwach świata w USA. W klasyfikacji zespołowej Polki zajęły 3 miejsce.

● **2.IX.** Jan Gawęcki zajął 3 miejsce w międzynarodowych zawodach balonów wolnych w Holandii („Polonez").

● **9.IX.** W Warszawie demonstrowano publicznie pierwszy polski poduszkowiec.

● **10.XI.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o cywilnej regularnej komunikacji lotniczej.

● **28.XI.** Porozumienie o współdziałaniu w zakresie działalności społecznej o charakterze obronnym pomiędzy Ligą Obrony Kraju, Polskim Czerwonym Krzyżem, Związkiem Ochotniczych Straży Pożarnych i Aeroklubem PRL.

● **1.XII.** Wejście do eksploatacji na liniach zagranicznych PLL LOT samolotów turbośmigłowych „Viscount-804".

1963

● **10—24.II.** Udział ekipy polskiej w IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Junin (Argentyna). Wspaniały triumf polskiego szybownictwa. Edward Makula zdobył mistrzostwo świata, a Jerzy Popiel został wicemistrzem świata w klasie otwartej.

● **22—24.II.** Pierwsze w Polsce Ludowej zimowe zawody samolotowe w Lublinie.

● **1.V.** Jury konkursu „Życia Warszawy" pod nazwą „Mistrz Techniki — Warszawa 1962" przyznało pierwszą nagrodę doc. inż. Tadeuszowi Sołtykowi wraz z zespołem pracowników WSK Okęcie — za opracowanie konstrukcji, realizację prototypu i przygotowanie do produkcji odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra".

● **V.** Prezydium PAN utworzyło Komitet Badań Przestrzeni Kosmicznej.

● **17.VI.** Uruchomienie przez PLL LOT linii lotniczej Warszawa — Kair, przez Ateny.

● **VI.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Finlandii o cywilnej komunikacji lotniczej.

● **4—7.VII.** Udział polskich pilotów w międzynarodowych zawodach samolotowych w akrobacji w Moskwie. Stanisław Kasperek zajął 3 miejsce; zespołowo drużyna polska uplasowała się również na 3 miejscu.

● **5.VIII.** Pierwszy lot samolotu wielozadaniowego PZL-104 „Wilga-2".

● **5.X.** Rozporządzenie Rady Ministrów o uznaniu Aeroklubu PRL za stowarzyszenie wyższej użyteczności.

● **5—6.X.** I Ogólnopolskie spotkanie samolotowych zespołów akrobacyjnych w Rzeszowie.

● **10.X.** Ogłoszenie w Dzienniku Ustaw rozporządzenia Rady Ministrów o uznaniu Aeroklubu PRL za stowarzyszenie wyższej użyteczności.

● **23—28.X.** Wizyta w Polsce radzieckich kosmonautów — Walentyny Tiereszkowej i Walerego Bykowskiego.

● **5.XI.** Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia i ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności „Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej".

● **14.XI.** Ogłoszenie w Monitorze Polskim zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia i ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności „Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej".

● **21.XII.** Umowa między Rządem Polski i Rządem Grecji o regularnym handlowym transporcie lotniczym.

1964

● **14.IX.** Uchwała Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w sprawie wprowadzenia odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

● **7—21.VI.** X (XIX) Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie.

● **20.VII.** Jerzy Łobodda wykonał 1 500 skok spadochronowy z samolotu.

● **2.IX.** Andrzej Abłamowicz pobił na samolocie odrzutowym „Iskra" rekord międzynarodowy: prędkości w obwodzie zamkniętym 100 km — 715,961 km/h.

● **7—12.IX.** XV Międzynarodowy Kongres Astronautyczny w Warszawie.

● **24.IX.** Ludwik Natkaniec pobił na samolocie odrzutowym „Iskra" dwa rekordy międzynarodowe: odległości w obwodzie zamkniętym 510,194 km i prędkości w obwodzie zamkniętym 500 km — 731,701 km/h.

● **26.IX.** Ludwik Natkaniec pobił na samolocie odrzutowym „Iskra" rekord międzynarodowy prędkości na bazie 15/25 km (wysokość nie ograniczona) — 839 km/h.

● **25.X.** Ogólnopolskie zawody latawców w Warszawie.

● **10.XII.** Pierwsze loty szybowca wyczynowo-akrobacyjnego „Kobuz-3" we Wrocławiu.

1965

● **24.I.** Wręczenie sztandaru Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL nadanego przez Ministra Obrony Narodowej na VII Krajowym Zjeździe APRL.

● **13.VI.** Wielki triumf polskich szybowników na X Szybowcowych Mistrzostwach Świata w W. Brytanii. Jan Wróblewski został mistrzem świata w klasie otwartej, Franciszek Kępka zajął 3 miejsce w klasie standard, a Edward Makula i Jerzy Popiel zajęli czwarte miejsca w klasie otwartej i standard.

● **16.VI.** Wystrzelono w rejonie Ustki na Pomorzu pierwszą polską seryjną rakietę meteorologiczną „Meteor-1", przeznaczoną do badania górnych warstw atmosfery.

● **24.VII.** Inauguracja nowej linii lotniczej LOT-u Warszawa — Helsinki przez Sztokholm.

● **5—12.IX.** X Spadochronowe Mistrzostwa Polski we Wrocławiu.

● **7.IX.** Uruchomienie przez PLL LOT połączenia lotniczego z Warszawy do Frankfurtu nad Menem.

● **19—26.IX.** Międzynarodowe zawody akrobacji samolotowej w Łodzi. Stanisław Kasperek zajął 3 miejsce.

● **25.IX.** Antonina Chmielarczyk wykonała jako pierwsza kobieta w Polsce tysięczny skok ze spadochronem.

● **IX.** Pierwszy lot pierwszego polskiego śmigłowca o napędzie turbinowym, wyprodukowanego przez WSK Świdnik (Mi-2).

● **10.XII.** Stanisław Józefczak ustanowił na szybowcu „Bocian" (z pasażerem) 2 rekordy Polski: wysokości absolutnej — 10 650 m i przewyższenia — 9 450 m.

1966

● **14.I.** Po raz pierwszy wręczono odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego pierwszej grupie 14 działaczy Aeroklubu PRL.

● **7.III.** Balon-radiosonda z podwieszoną aparaturą pomiarową Zakładu Aerologii PIHM w Legionowie wzbił się na wysokość ponad 41 000 m.

● **19.V.** Oblatanie prototypu szybowca treningowo-wyczynowego „Pirat".

● **4—5.VI.** V Walny zjazd seniorów lotnictwa polskiego w OSL w Dęblinie. Spotkanie trzech pokoleń lotników polskich.

● **VI.** Wprowadzenie do eksploatacji na liniach LOT-u samolotów turbośmigłowych An-24B.

● **11.VII.** Aeroklub PRL zatwierdził 3 000 w Polsce srebrną odznakę szybowcową.

● **13.VII.** Sukces polskich szybowników w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Orle (ZSRR). M. Królikowski i J. Wróblewski zajęli dwa pierwsze miejsca w klasie otwartej; Fr. Kępka zwyciężył w klasie standard, a P. Majewska zajęła drugie miejsce w klasyfikacji kobiet.

● **21.VII.** Załoga PLL LOT otrzymała Odznakę Tysiąclecia — za działalność społeczną w obchodach Tysiąclecia Państwa Polskiego.

● **22.VII.** Wielka Defilada Tysiąclecia w Warszawie z udziałem wszystkich rodzajów sił zbrojnych. W defiladzie powietrznej lotnicy wojskowi utworzyli z samolotów szereg skomplikowanych szyków, m. in. stylizowanego piastowskiego orła i liczbę 1 000.

● **28.VII.** W Ministerstwie Komunikacji powstał Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego.

● **28.VIII.** Centralne pokazy lotnicze w Warce z okazji Święta Lotnictwa.

● **9—16.IX.** Wizyta w Polsce francuskich lotników — oficerów i podchorążych oficerskiej szkoły lotniczej w Salon de Provence.

● **10.IX.** Uroczystość XX-lecia Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej.

● **13.IX.** Otwarcie przez PLL LOT linii zagranicznej z Warszawy do Bejrutu. Sieć połączeń lotniczych LOT-u przekroczyła granice Azji.

● **18.IX.** Maria Puchar z Aeroklubu Warszawskiego wykonała jako druga kobieta w Polsce tysięczny skok ze spadochronem.

● **2.X.** Uroczystość XXX-lecia Szkoły Szybowcowej na Żarze. Długoletni kierownik szkoły Adam Dziurzyński otrzymał Medal Tańskiego.

● **6.X.** Wznowienie komunikacji lotniczej na trasie Warszawa — Katowice.

● **X.** Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała polskiemu pilotowi — Edwardowi Makuli, MEDAL LILIENTHALA (ZA 1965 R.).

● **5.XI.** Stanisław Józefczak ustanowił na szybowcu „Bocian" międzynarodowy rekord wysokości — przewyższenie 11 680 m.



● **10.XII.** Na lotnisku Balice w Krakowie oddano do użytku nowy dworzec lotniczy dla cywilnej komunikacji lotniczej.

● **XII.** Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała Dyplom Honorowy zespołowi redakcji „Skrzydlatej Polski".

1967

● **20.I.** Aeroklub Warszawski otrzymał Odznakę Tysiąclecia — za działalność społeczną w obchodach Tysiąclecia Państwa Polskiego.

● **1—5.III.** I Zimowe Zawody Spadochronowe o Puchar „Żołnierza Polskiego" w Jeleniej Górze.

● **19.III.** VIII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL w Warszawie.

● **29.III.** I krajowa konferencja lotnictwa gospodarczego, rolnictwa i leśnictwa w Warszawie.

● **7.IV.** Stefan Czerwonka wykonał jako pierwszy polski spadochroniarz dwutysięczny skok ze spadochronem.

● **2—9.V.** Rewizyta podchorążych i oficerów polskich szkół lotniczych we Francji.

● **4—6.V.** Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, gen. płk pil. Iwan Kożedub, z wizytą w Polsce na zaproszenie Aeroklubu PRL.

● **27.V.** Kazimierz Gorzkiewicz ustanowił na szybowcu „Bocian" rekord Polski w przelocie otwartym — 724 km.

● **22.VI.** Otwarcie przez PLL LOT linii zagranicznej z Warszawy do Shannon w Irlandii.

● **7.VII.** Ryszard Dąbrowski jako pierwszy z polskich pilotów przeleciał pięć milionów kilometrów w służbie polskiej komunikacji lotniczej.

● **20. VII.** W Aeroklubie Warszawskim wykonano 15 000 skok spadochronowy w Polsce Ludowej.

● **22. VII.** Henryk Muszczyński zdobył tytuł szybowcowego mistrza Węgier.

● **26—27. VIII.** Centralne obchody Święta Lotnictwa w Poznaniu. Wielkie pokazy lotnicze na Ławicy.

● **VIII.** Umowa Polski i Turcji o lotnictwie cywilnym.

● **3.IX.** Uroczystość 40-lecia Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Wielkie pokazy lotnicze na Muchowcu.

● **9. IX.** Uroczyste odsłonięcie odbudowanego Pomnika Lotnika w Warszawie.

● **24. IX.** Uroczystość 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego, który otrzymał sztandar ufundowany przez społeczeństwo stolicy. Złota odznaka dla AW „Za Zasługi dla Warszawy".

● **6—7. X.** I Krajowe Zawody Śmigłowcowe w Świdniku koło Lublina.

● **17. X.** Adela Dankowska ustanowiła na szybowcu „Bocian" dwa rekordy międzynarodowe: wysokości absolutnej — 9 250 m i przewyższenia — 8 450 m.

● **21. XI.** Utworzenie Urzędu Ministra Przemysłu Maszynowego, któremu podlega polski przemysł lotniczy.

● **XI.** Minister Obrony Narodowej powołał do życia Dowództwo Wojsk Lotniczych z siedzibą w Poznaniu. Dowódcą Wojsk Lotniczych został mianowany gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

● **XII.** Stewardessa Krystyna Szymańska — Lipiarz przeleciała 3 miliony kilometrów na pokładach samolotów PLL LOT.

1968

● **29—31. I.** Wizyta w Warszawie radzieckiego kosmonauty dra Borysa Jegorowa.

● **17.III.** Pierwsza immatrykulacja słuchaczy-podchorążych w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie.

● **1. IV.** Uruchomienie przez PLL LOT połączenia lotniczego z Krakowa do Wiednia.

● **20. IV.** I Zlot Pilotów Lotnictwa Sanitarnego w Lublinie.

● **28. IV.** Załoga PLL LOT zajęła pierwsze miejsce w międzyzakładowym współzawodnictwie w transporcie i drogownictwie i zdobyła Sztandar Przechodni Prezesa Rady Ministrów i Przewodniczącego CRZZ.

● **14. V.** Otwarcie przez PLL LOT linii zagranicznej z Warszawy, przez Wilno do Leningradu.

● **9—23.VI.** XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata i XI Kongres OSTIV w Lesznie. Polski szybowiec „Foka-5" zajął I miejsce w konkursie OSTIV.

● **30. VI.** Stefan Czerwonka wykonał jako pierwszy w Polsce 2 500 skok ze spadochronem.

● **1. VII.** PLL LOT uruchomiły połączenie lotnicze Warszawy z Kijowem.

● **25. VIII.** Edward Ligocki zdobył na spadochronowych mistrzostwach świata w Austrii tytuł II wicemistrza świata.

● **31. VIII.—1. IX.** Centralne obchody w Krakowie 50-lecia lotnictwa wojskowego w Polsce i 40-lecia Aeroklubu Krakowskiego. Oficjalne otwarcie Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

● **21—22. IX.** Uroczystość 35-lecia Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu.

● **30. IX.** Samolot PLL LOT przewiózł 5-milionowego pasażera w działalności LOT-u w Polsce Ludowej.

● **1. X.** W Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego we Wrocławiu powołany został Samodzielny Zakład Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa.

● **5. X.** Uroczystość 30-lecia Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu.

● **12. X.** Uroczystości 25-lecia ludowego Wojska Polskiego.

● **14 — 15. XII.** III Krajowy Zjazd Seniorów Lotnictwa Polskiego we Wrocławiu. Powołanie Rady Seniorów Lotnictwa.

● **XII.** 50-tysięczny skok ze spadochronem w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie.

1969

● **15. I.** W Aeroklubie PRL zarejestrowano dwusetną diamentową odznakę szybowcową.

● **27. I.** Uroczystości w Poznaniu z okazji 50 rocznicy Powstania Wielkopolskiego i organizacji powstańczego lotnictwa.

● **13 — 15. II.** I Krajowa Narada Lotnictwa Sanitarnego w Polanicy Zdroju.

● **1. IV.** PLL LOT wprowadzają do eksploatacji na liniach zagranicznych samoloty odrzutowe Tu—134.

● **2. IV.** Uruchomienie przez PLL LOT zagranicznej linii lotniczej między Warszawą i Istambułem.

● **15. IV.** Po raz pierwszy w Polsce użyto w Warszawie śmigłowca (Mi—8) do prac budowlanych.

● **27. IV.** Uroczyste otwarcie nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie na Okęciu.

● **11. V.** Zjazd organizacyjny Stowarzyszenia Twórców Lotniczych we Wrocławiu.

● **17. V.** Załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu otrzymała sztandar przechodni Rady Ministrów i CRZZ — za zajęcie pierwszego miejsca w międzyzakładowym współzawodnictwie pracy przemysłu maszynowego.

● **VII.** Obchody 25-lecia Polski Ludowej.

WYDANIE SPECJALNE
z okazji 25-lecia PRL
wkładka do n-ru 29 (941)
tygodnika „Skrzydlata Polska"
Warszawa — lipiec 1969
Opracował
JERZY R. KONIECZNY

SKRZYDLATA POLSKA